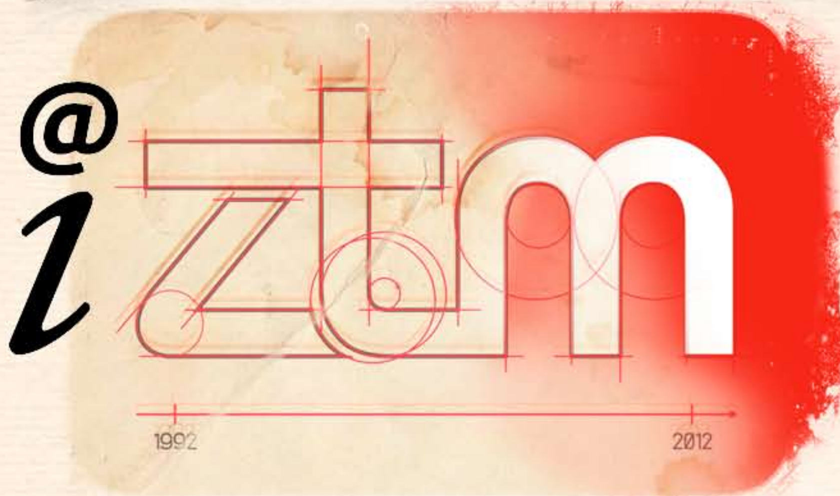




20 lat ZTM

Zmieniamy się dla Was

numer 12 (47) – grudzień 2011

AKTUALNOŚCI

TEMAT NUMERU

Z ŻYCIA KMKM

WYDAWCA

Zarząd Transportu Miejskiego
m. st. Warszawy
Redaguje zespół prasowy
Redaktor prowadząca: Barbara A. Janiszewska

ul. Żelazna 61, 00-848 Warszawa
Infolinia 24h: (22) 194 84
info@ztm.waw.pl

Nakład: 4 751
Prenumerata: ztm.waw.pl (zakładka newsletter)
Archiwalne numery: issuu.com/ztm.warszawa

Napisz do nas:
iZTM@ztm.waw.pl



DRODZY CZYTELNICY

Ostatni numer naszego miesięcznika w tym roku różni się od poprzednich wydań. Uznaliśmy jednak, że Zarząd Transportu Miejskiego – powołany uchwałą rajców Warszawy w listopadzie 1991 roku – warto Państwu przybliżyć nieco z innej strony. Zaczęliśmy od okładki i logo firmy. Rysunki naszych siedzib (i Szefów) wykonał Mariusz Burdzy, pracownik ZTM, a okolicznościowe logo przygotował Marcin Bronicki, też pracownik ZTM.

W 20-letniej historii ZTM było czterech szefów. W tym wydaniu rozmawiamy z pierwszym, który tworzył firmę – Kazimierzem Kuligiem i obecnym, który wyzwala w zespole wielką energię i z impetem wprowadza nowoczesną komunikację w stolicy. Leszek Ruta, od 5 lat kierujący ZTM, jest uznanym menedżerem nie tylko w środowisku komunikacyjnym stolicy i Polski. ZTM to liczący się partner w Europie.

Wśród kilkuset osób zatrudnionych obecnie w firmie 70 pracuje od początku. Jeden z nich, ekspert komunikacyjny Komisji Europejskiej, Piotr Izdebski dzieli się swoimi wspomnieniami – subiektywnymi, jak napisał. Ale...zaskakującymi. Chcemy w kolejnych wydaniach, przez cały rok 2012, przybliżać Państwu Koleżanki i Kolegów, którzy pracują najdłużej w ZTM.

Historia historią, ale Zarząd Transportu Miejskiego to nowoczesna firma. I o tym też można przeczytać w tym wydaniu.

Nie zabrakło – jak zwykle - garści informacji przydatnych.

Na koniec chcielibyśmy złożyć Państwu życzenia – od wszystkich, którzy tworzyli z nami iZTM w 2011 roku.





*Niech w ten świąteczny czas,
blask choinki rozświetli twarze,
ciepło domowego ogniska ogrzeje serca,
a dobre myśli i życzenia, przypieczętowane
przełamaniem opłatka, popłyną z kolędą
ku szczęśliwej przyszłości.*

*Wesołych Świąt i Szczęśliwego
Nowego Roku*

BUSPASEM PRZEZ GÓRCZEWSKĄ

Pasażerowie z Woli i Bemowa od 1 grudnia podróżują do centrum buspasem uruchomionym wzdłuż ul. Górczewskiej.

Buspas wytyczono na czterokilometrowym odcinku między ulicami: Powstańców Śląskich i Młynarską – w kierunku centrum. Działa w godzinach porannego i popołudniowego szczytu (7.00 – 10.00 oraz 14.00 – 19.00). Na buspas mogą wjeżdżać także taksówki oraz pojazdy Miejskiego Transportu Osób Niepełnosprawnych – czyli busy przewoźników, którzy świadczą usługi na podstawie umów z Urzędem m.st. Warszawy.

W celu wzmocnienia komunikacji autobusowej na ul. Górczewskiej, od 1 grudnia wydłużono trasę linii 512, która prowadzi obecnie ulicami: ZACISZE – Codzienna – Młodzieńcza – Radzymińska – al. Solidarności – most Śląsko-Dąbrowski – al. Solidarności – Wolska – Młynarska – Górczewska – OS. GÓRCZEWSKA. Autobusy podjeżdżają na przystanki co 10 minut w godzinach szczytu i co 15 minut poza szczytem i w święta.



Zmieniono częstotliwość linii 523, która teraz kursuje częściej – co 6-7,5 minut w godzinach szczytu, co 15 minut poza godzinami szczytu i co 20 minut w święto.

Buspasem kursuje 9 linii autobusowych. W godzinach szczytu pasażerowie mają do dyspozycji aż 70 kursów na godzinę.

TRAMWAJE WRÓCIŁY NA ZIELENIECKĄ



Linie tramwajowe 7, 8 i 22 od 1 grudnia 2011 roku znów kursują al. Zieleniecką, po zakończeniu remontu torowiska. Trasami zastępczymi nadal jeżdżą linie 3 i 25.

Linia 7 wróciła na trasę podstawową: **P+R AL.KRAKOWSKA** – al. Krakowska – Grójecka – Al. Jerozolimskie – most Poniatowskiego – al. Zieleniecka – Zamoyskiego - Targowa - Kijowska – al. Tysiąclecia – Kawęczyńska – **KAWĘCZYŃSKA-BAZYLIKA.**

Pozostałe tramwaje kursują na następujących, stałych trasach:

Linia 8 : **OS.GÓRCZEWSKA** – Górczewska – Powstańców Śląskich – Połczyńska – Wolska – al. Solidarności - Towarowa – Al. Jerozolimskie – most Poniatowskiego – al. Zieleniecka – Zamoyskiego – Grochowska – **WIATRACZNA** (w wybranych kursach trasa skrócona: CM.WOLSKI – WIATRACZNA)

Linia 22 : **PIASKI** - Broniewskiego – al. Jana Pawła II - Okopowa – Towarowa – Al. Jerozolimskie – most Poniatowskiego – al. Zieleniecka – Zamoyskiego - Targowa – Kijowska – **DW.WSCHODNI**

Linia 3 : **GOCŁAWEK** - Grochowska – Zamoyskiego – Targowa – Kijowska – al. Tysiąclecia – Kawęczyńska – **KAWĘCZYŃSKA-BAZYLIKA**

Linia 25 : **BANACHA** – Banacha – Grójecka – Al. Jerozolimskie – most Poniatowskiego – al. Waszyngtona – **WIATRACZNA**

NOWE ROZKŁADY SKM

Pociągi SKM - na liniach S1, S2 i S9 - od 11 grudnia będą kursowały według nowego rozkładu jazdy.



LINIA S1

Linia będzie obsługiwana wszystkimi typami taboru posiadanymi przez SKM, czyli pociągami typu 14WE (w podwójnym zestawieniu), 19WE oraz 27WE (Elf). W przyszłym roku do obsługi linii zostaną skierowane również produkowane obecnie pociągi 35WE.

Z powodu znaczących luk w kursowaniu pociągów KM i SKM na linii pruszkowskiej, w niektórych godzinach część składów będzie wydłużona.

Dzięki współpracy z Polskimi Liniami Kolejowymi, na wniosek Zarządu Transportu Miejskiego oraz Szybkiej Kolei Miejskiej, do rozkładu udało się wstawić dodatkowy pociąg linii **S1** (o godz. 7.21 z Pruszkowa do Warszawy Wschodniej). Dzięki temu pasażerowie będą mieli łatwiejszy dojazd, niż w pierwotnej propozycji zarządcy infrastruktury.

LINIA S2

Rozkład linii oparty jest na 30-minutowym takcie. Docelowo linia będzie wydłużona do stacji Warszawa lotnisko Chopina. Do tego czasu pociągi będą kursować na trasie skróconej do Warszawy Zachodniej. Linia będzie obsługiwana w całości przez pociągi typu Elf.

LINIA S9

Od 11 grudnia linia będzie w całości obsługiwana przez Szybką Kolej Miejską i będą po niej jeździły wyłącznie 6-wagonowe pociągi typu Elf.

W celu odciążenia pociągów linii **S2** z Sulejówka Miłosnej oraz **KM2** z Siedlec, na wniosek ZTM, wydłużono część pociągów KM do/ze stacji Warszawa Rembertów.

Szczegóły na stronie **www.ztm.waw.pl**

DOBRY PREZENT: BILET DLA SENIORA

Zbliża się koniec roku, dlatego już teraz warto zadbać o najstarszych członków rodziny – dziadka, babcię lub rodziców. ZTM ma dla nich specjalną ofertę - Bilet Seniora, który kosztuje tylko 40 złotych i uprawnia do nieograniczonej liczby przejazdów przez cały rok.

Można go kupić we wszystkich punktach sprzedaży biletów i automatach biletowych. Przy zakupie nie trzeba okazywać żadnego dokumentu tożsamości, potwierdzającego wiek.

Na podstawie Biletu Seniora, kodowanego na spersonalizowanej WKM, może podróżować pasażer, który ukończył 65 lat. Imienny bilet jest ważny w 1. i 2. strefie biletowej i uprawnia do korzystania z wszystkich linii ZTM - autobusowych, tramwajowych, metra oraz szybkiej kolei miejskiej. Posiadacz Biletu Seniora może podróżować również pociągami Kolei Mazowieckich i Warszawskiej Kolei Dojazdowej oraz liniami lokalnymi oznaczonymi literą L.

Osoby, które nie mają jeszcze spersonalizowanej karty miejskiej mogą złożyć wnioski o jej wydanie w Punktach Obsługi Pasażerów ZTM oraz przez Internet.

Kupiony bilet powinien zostać aktywowany bezzwłocznie po wejściu do pojazdu, a w przypadku metra w



bramce przed wejściem na peron lub w kasowniku przy windzie. Podczas kontroli trzeba mieć przy sobie dokument potwierdzający wiek.

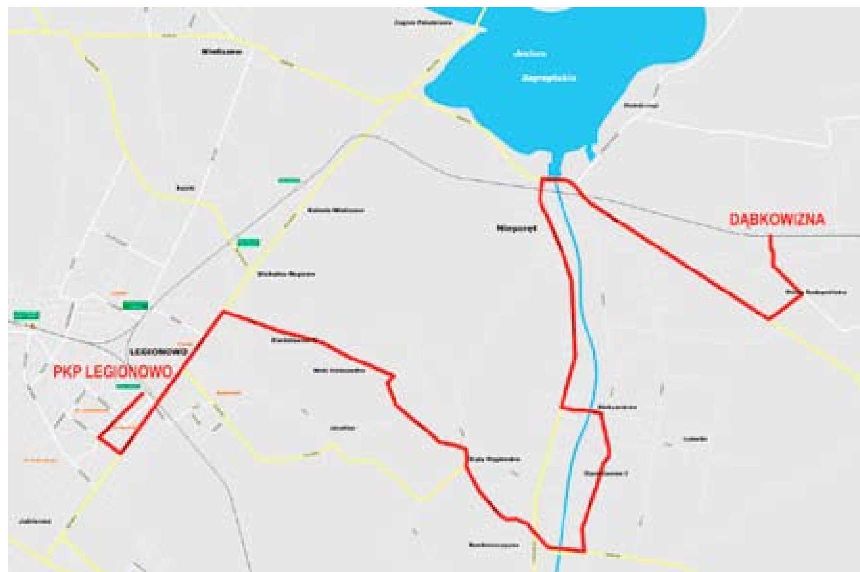
Bilet zachowuje ważność przez 365 dni od dnia aktywacji (do godziny 23.59 ostatniego dnia ważności).

„ELKI" W BABICACH I NIEPORĘCIE

W przyszłym roku wzrośnie liczba dowozowych linii lokalnych. Nowe linie pojawią się m.in. w powiecie legionowskim i warszawskim zachodnim.

Linia dowozowa, oznaczona symbolem **L-7**, zapewni mieszkańcom gmin powiatu warszawskiego zachodniego dojazd do starostwa w Ożarowie Mazowieckim. Autobusy będą kursowały co ok. 2 godziny, na trasie: **STAROSTWO (Ożarów Mazowiecki)** – Piotrkówek Mały – Strzykuły – Wieruchów – Nowe Babice – Zielonki – Lipków – Hornówek – Izabelin – Laski – Mościska – Estrady (Warszawa) – Trenów (Warszawa) – Laski – Łomianki – Kiełpin Stary – **KONOPNICKIEJ (Dziekanów Leśny)**.

Natomiast linia **L-8** usprawni dojazd do linii S-9 mieszkańcom gminy Nieporęt, z terenów dotychczas nieobjętych komunikacją. Autobusy będą jeździły co godzinę w szczycie porannym i popołudniowym oraz co 2 godziny poza szczytem, następującą trasą: **PKP**



DĄBKOWIZNA (DĄBKOWIZNA) – Wólka Radzymińska – Nieporęt – Stanisławów I – Izabelin – Rembelszczyzna – Kąty Węgierskie – Wola Aleksandra – Stanisławów II – Michałów-Reginów – **LEGIONOWO (PKP LEGIONOWO)**.

W pojazdach będą honorowane bilety ZTM ważne w drugiej strefie (dobowe, 3-dniowe, 30-dniowe, 90-dniowe i Bilet Seniora). Swoje bilety będą emitowali również przewoźnicy.

TRAMWAJEM NA TARCHOMIN



Po uchyleniu przez Samorządowe Kolegium Odwoławcze, w lipcu br., tzw. decyzji środowiskowej, termin budowy linii tramwajowej na Tarchomin odsunął się w czasie. Podjęto kroki, które umożliwią mieszkańcom Białołęki korzystanie z komunikacji szynowej po oddaniu do użytku „tramwajowej" części mostu Północnego, jeszcze przed rozpoczęciem budowy torów do pętli przy ul. Mehoffera.

Jednym z prawdopodobnych rozwiązań, jest kursowanie przez most Północny tramwajów dwukierunkowych. Po stronie Tarchomina kursowałyby one do przystanków na wysokości ul. Świderskiej i Myśliborskiej i tam, dzięki specjalnym zwrotnicom, zmieniały kierunek jazdy.

Spółka Tramwaje Warszawskie, za zgodą władz Warszawy, podjęła starania o zamówienie 6 składów dwukierunkowych. Planuje się, że zostaną one kupione w ramach zmodyfikowanego kontraktu z PESA Bydgoszcz. Jeśli okaże się to niemożliwe, jest brane pod uwagę wynajęcie pociągów eksploatowanych obecnie w innych miastach.

Planowany jest zakup większej liczby tramwajów dwukierunkowych. Tramwaje Warszawskie uzyskały zgodę władz Warszawy także na zorganizowanie przetargu na zakup około 30 nowych pociągów. Warunkiem jego ogłoszenia jest pozyskanie przez spółkę dodatkowych środków unijnych na dwukierunkowy tabor. Decyzja o przyznaniu funduszy powinna zapaść w ciągu najbliższych dwóch miesięcy.

Tramwaje dwukierunkowe byłyby wykorzystywane nie tylko do obsługi linii przez most Północny, ale także w bieżącej eksploatacji, np. przy okazji remontów, a także przy innych przyszłościowych inwestycjach, takich jak budowa linii na Gocław czy rozbudowa II linii metra.

TAK TO SIĘ ZACZĘŁO...

16 grudnia 1991 roku Rada Miasta Stołecznego Warszawy podjęła uchwałę nr XXIII/135/91 w sprawie utworzenia jednostki budżetowej pod nazwą „Zarząd Transportu Miejskiego".

Nowa firma formalnie została powołana z dniem 1 stycznia 1992 roku, a do jej zadań należało: zarządzanie transportem miejskim; tworzenie form organizacyjnych transportu miejskiego odpowiadających potrzebom aglomeracji warszawskiej i prowadzenie badań nad właściwym i sprawnym funkcjonowaniem transportu miejskiego. Szefa ZTM powołuje i odwołuje prezydent stolicy.

U C H W A Ł A Nr XXIII/135/91
Rady Miasta Stołecznego Warszawy
z dnia 16 grudnia 1991 roku

w sprawie utworzenia jednostki budżetowej pod nazwą "Zarząd Transportu Miejskiego"

Na podstawie art. 7 ustawy z dnia 18 maja 1990 r. o ustroju samorządu miasta stołecznego Warszawy (Dz.U. Nr 34, poz. 200) oraz art. 17 ust. 2 ustawy z dnia 5 stycznia 1991 r. - Prawo budżetowe (Dz.U. Nr 4, poz. 18) Rada Warszawy uchwala, co następuje:

§ 1

Powołuje się z dniem 1,01.1992 r. jednostkę budżetową pod nazwą "Zarząd Transportu Miejskiego".

§ 2

Przedmiotem działalności zarządu jest:

1/ zarządzanie transportem miejskim,

2/ tworzenie form organizacyjnych transportu miejskiego odpowiadających potrzebom aglomeracji warszawskiej,

3/ prowadzenie badań nad właściwym i sprawnym funkcjonowaniem transportu miejskiego.

§ 3

Powołuje się Radę programową zarządu, której zakres działania określi regulamin zatwierdzony przez Zarząd Związku Dzielnic-Gmin Warszawy.

§ 4

Skład Rady Programowej ustali Zarząd Związku Dzielnic-Gmin Warszawy.

- 2 -

§ 5

...ka Zarządu powołuje i odwołuje Prezydent Miasta Stołecznego ...

§ 6

... się Zarząd Związku Dzielnic-Gmin Warszawy do podjęcia ... celu określenia struktury organizacyjnej zakładu, szcze... zakresu jego działania oraz zasad gospodarki finansowej.

§ 7

...chodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodniczący sesji
Andrzej Sapiński

...dność kopii ... stwierdzam
Biura Rady Miasta Stołecznego Warszawy
Bolesław Bury
...ia 13 stycznia 2000 r.

RADY
...go Warszawy
...SZAWA
...ry 3/5

Załącznik Nr 1 do uchwały Nr 247

TYMCZASOWY STATUT
ZARZĄDU TRANSPOTRU MIEJSKIEGO

Rozdział I. Podstawa prawna

§ 1

Zarząd Transportu Miejskiego jest jednostką budżetową działającą na podstawie:

- ustawy z dnia 5 stycznia 1991 r. - Prawo budżetowe /Dz.U.Nr 4, poz.18, Nr 34 poz.150, Nr 94, poz.421, Nr 107, poz.475 oraz z 1992 r. Nr 21, poz.85/,
- rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 8 maja 1991 r. w sprawie zakładów budżetowych /Dz.U.Nr 42, poz.183/,
- rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 8 maja 1991 r. w sprawie gospodarstw pomocniczych jednostek budżetowych /Dz.U.Nr 42, poz.185/,
- uchwały Nr XXIII/135/91 z dnia 16 grudnia 1991 r. Rady Miasta Stołecznego Warszawy w sprawie utworzenia jednostki budżetowej pod nazwą Zarząd Transportu Miejskiego,
- niniejszego statutu.

Rozdział II. Przedmiot i zakres działania

§ 2

Przedmiotem działania Zarządu Transportu Miejskiego, zwanego dalej Zarządem, jest programowanie, organizowanie, nadzorowanie i kontrolowanie przewozów pasażerskich środkami komunikacji zbiorowej na terenie Związku Dzielnic-Gmin Miasta Stołecznego Warszawy oraz inicjowanie przedsięwzięć inwestycyjnych w zakresie potrzeb miejskiej komunikacji zbiorowej, a w szczególności:

1/ prowadzenie spraw studialnych, planistycznych oraz projektowych w zakresie miejskiej komunikacji zbiorowej,

- 2 -

2/ określenie potrzeb przewozowych wraz z opracowaniem materiałów do jazdy dla pojazdów miejskiej komunikacji zbiorowej,

3/ realizacja polityki finansowej Miasta Stołecznego Warszawy w drod... rania umów z podmiotami gospodarczymi na wykonanie usług przewozo... inną działalność gospodarczą - handlową w zakresie miejskiej ko... zbiorowej,

4/ opracowanie projektów systemów taryfowych oraz realizacja polityk... wej,

5/ programowanie układów komunikacyjnych i ich koordynacja oraz synch... pomiędzy podmiotami gospodarczymi realizującymi zbiorowe przewozy ... skie,

6/ ogólny nadzór i bieżąca kontrola ruchu miejskiej komunikacji ...

7/ inicjowanie przedsięwzięć inwestycyjnych w zakresie budowy i ... obiektów i urządzeń miejskiej komunikacji zbiorowej,

8/ prowadzenie działalności marketingowej, reklamowej, promocyjnej i ... uzyskiwania dochodów na potrzeby miejskiej komunikacji zbiorowej,

9/ prowadzenie innych spraw związanych z realizacją zadań Zarządu ... nych przez Zarząd Związku Dzielnic-Gmin Warszawy.

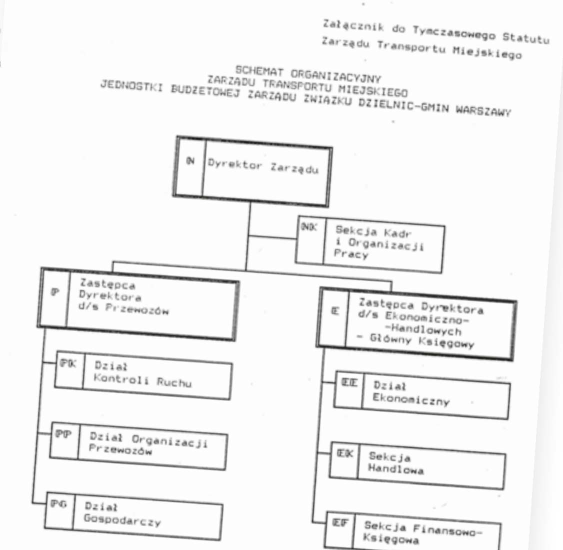
Rozdział III. Organizacja Zarządu

§ 3

Strukturę organizacyjną Zarządu oraz zakres działania poszczegól... trznych jednostek organizacyjnych określa na wniosek Dyrektora Zar... dent Miasta Stołecznego Warszawy, zgodnie ze schematem organizacyj... wiącym załącznik do niniejszego Statutu.

§ 4

... Dyrektor Zarządu jest powoływany i odwoływany przez Prezydenta ... łecznego Warszawy.

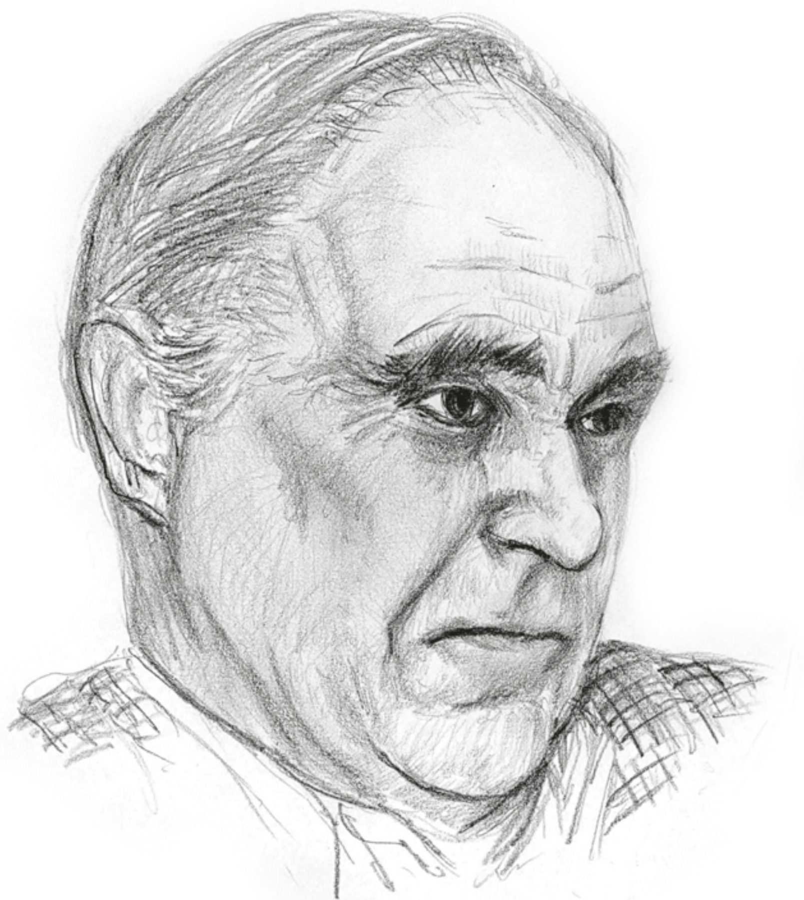

Załącznik do Tymczasowego Statutu
Zarządu Transportu Miejskiego

SCHEMAT ORGANIZACYJNY
ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO
JEDNOSTKI BUDŻETOWEJ ZARZĄDU ZWIĄZKU DZIELNIC-GMIN WARSZAWY

Tymczasowy statut Zarządu Transportu Miejskiego zatwierdził 22 września 1992 roku Zarząd Związku Dzielnic-Gmin Warszawy (uchwała nr 247/92)

LUDZIE OCZEKUJĄ SPRAWNEJ KOMUNIKACJI

– MÓWI KAZIMIERZ KULIG, PIERWSZY DYREKTOR ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO



O UTWORZENIU ZTM ZADECYDOWAŁA PRZEDE WSZYSTKIM POTRZEBA ROZDZIELENIA FUNKCJI NADZORU RUCHU, KONTROLI I STRATEGII KOMUNIKACYJNEJ OD FUNKCJI EKSPLOATACYJNEJ, A WIĘC UZYSKANIA STANU, W KTÓRYM ZAMAWIAJĄCY USŁUGI W SPOSÓB INSTYTUCJONALNY MÓGŁBY SPRAWOWAĆ KONTROLĘ.

1 stycznia 2012 roku minie 20 lat od utworzenia Zarządu Transportu Miejskiego. Dlaczego powstał?
W Miejskich Zakładach Komunikacyjnych jeszcze w 1990 roku pracowało ponad 12 tysięcy osób. Była to największa firma tego typu w Polsce i trzeci pracodawca w Warszawie. Był to jednak organizacyjno-techniczny kołchoz, ze względu na zakres i różne kierunki działania – zaopatrzenie, eksploatacja, nadzór ruchu, sprzedaż i kontrola biletów. I to była podstawa do dokonania rozdziału.

Pomogły nam wzorce zachodnie, a w szczególności brytyjskie. Tam, po zmianach wprowadzonych jeszcze przez Margaret Thatcher, mogliśmy obserwować ich skutki i korzystać z tamtych doświadczeń. Firma konsultingowa przedstawiła nam propozycje restrukturyzacji, modernizacji i zmian organizacyjnych, wzorując się właśnie na brytyjskich rozwiązaniach.

Wprowadzenie tych zmian na gruncie polskim nie byłoby możliwe, gdyby nie proreformatorskie nastawienie warszawskich władz - pierwszej Rady Warszawy z prezydentem Stanisławem Wyganowskim. Wsparciem dla nas było również nowo powstałe Ministerstwo Przekształceń Własnościowych, które propagowało idee prywatyzacji. Wchodząc w ten nurt wykorzystaliśmy pieniądze, które na ten cel miał nowy resort.

Dlaczego doszło do podziału MZK na ZTM, MZA i Tramwaje Warszawskie?
Z kilku powodów. Po pierwsze, poza faktem wożenia pasażerów, od strony technicznej nic nie łączy autobusów, tramwajów i wówczas raczkującego metra. Po drugie, chęć - a właściwie potrzeba - rozdzielenia funkcji nadzoru ruchu, kontroli i strategii komunikacyjnej od funkcji eksploatacyjnej, a więc uzyskania stanu, w którym zamawiający usługi w sposób instytucjonalny mógłby sprawować kontrolę. To przede wszystkim legło u podstaw tej decyzji.

Kluczowy był również czynnik czysto ekonomiczny. Bowiem ten, kto kupuje usługę zupełnie inaczej patrzy na koszty od tego, który ją realizuje. Tak więc wypełnieniem tej myśli było utworzenie instytucji, która będzie koszty weryfikować i analizować, co pozwoli na ich racjonalizację. I nie pod kątem tego, co najbardziej odpowiada wykonawcy, tylko tego, co jest najbardziej korzystne dla tego, który zamawia, czyli miasta.

Istotny był także element prywatyzacyjny. Uznaliśmy wówczas, że zasadne jest, by wprowadzić do komunikacji prywatnego przewoźnika. Jego udział w miejskich przewozach powinien oscylować na poziomie ok. 40 procent.



handlową firmą w rozumieniu przepisów kodeksu spółek handlowych, ale pozostającą własnością miasta.

Ile osób na początku pracowało w ZTM?
200-220 osób, z czego większość stanowili kontrolerzy biletów.

Czym jeszcze, poza kontrolą biletów, zajmował się wówczas ZTM?
Nadzorem ruchu, organizacją przewozów (rozkłady jazdy, strategia), sprzedażą biletów i obsługą przystanków.

Otrzymali Państwo koncepcję układu komunikacyjnego, wzorowanego na rozwiązaniach brytyjskich. Czy koncepcja została wdrożona w całości?
Z brytyjskich rozwiązań skorzystaliśmy przy reorganizacji struktury.

Ponadto przyświecał nam dość ambitny cel stworzenia biletu integracyjnego, który wiązałby wszystkich przewoźników miejskich i prywatnych w jedną sieć, dla której podstawą byłyby bilety ZTM. Z naszej strony była wola stworzenia takiego biletu, ale nie wszyscy uczestnicy komunikacji w Warszawie byli tym zainteresowani. Najtrudniej było tego dokonać z koleją. Dopiero dyrektor Ruta w pierwszym roku swojego funkcjonowania porozumiał się z koleją w sprawie Wspólnego Biletu.

Drugim elementem był cały system komunikacji podmiejskiej. Pamiętam, jak w 1994 roku odbyło się spotkanie z burmistrzami 12 gmin, do których dochodziła komunikacja podmiejska. Burmistrzowie opowiadali się za jej utrzymaniem, ale uważali, że w zamian za to, iż mieszkańcy tych gmin pracują w Warszawie, to powinni bez dopłat otrzymywać komunikację podmiejską. Argumentowali, że to dzięki nim rozwija się stolica. Pierwszym zwiastunem takiego biletu była współpraca z gminą Lesznowola, gdzie prywatna firma przewozowa świadczyła usługi w ramach taryfy biletowej ZTM.

To był zalążek wspólnego biletu funkcjonującego do dziś.

A czego nie udało się wdrożyć?
Chcieliśmy zlikwidować kursowanie komunikacji miejskiej w stadach, na co bardzo narzekają pasażerowie. Podchodziliśmy do tego dwukrotnie i dwukrotnie to się nie udało, gdyż... mieszkańcy

To ostatnie nie od razu się udało.
Pierwsze takie próby podjęliśmy w 1994 czy 1995 roku, kolejną dwa lata później. Chcieliśmy dać szansę prywatnym przewoźnikom, ale nie było ich zbyt wielu.

W tamtych okresie nie mieliśmy szans na wymuszenie na prywatnych przewoźnikach, by wchodzili z nowym taborem, bo nie było ich po prostu na to stać. Ci, którzy wówczas funkcjonowali, to były rachityczne firmy pod względem finansowym. Mieli albo stare autobusy albo niewielką ich liczbę, skupioną w jednej firmie. Uznaliśmy, że tacy przewoźnicy nie spełniają naszych oczekiwań, jeśli chodzi o pewność komunikacji, a jest to bardzo istotny element takiej współpracy.

Dopiero przez ostatnie 10 lat prywatni przewoźnicy okrzepli i nabrali na tyle kondycji finansowej, że obecnie mogą oferować pełną gamę usług przewozowych w Warszawie. Nowe autobusy kupują prywatni przewoźnicy, czyli koszty miasta z tym związane racjonalizują się. W ten sposób udział prywatnych przewoźników w przewozach ogółem wynosi obecnie ok. 35 procent. I to jest bardzo dobry kierunek.

Do prywatyzacji MZA jednak nie doszło.
Bo Miejskie Zakłady Autobusowe nie miały być prywatne. Ta firma miała poczuć wpływ konkurencji, realiów rynkowych, po to by racjonalizować koszty, zmienić swoje zachowania, mentalność, podejście do klienta. Być

na to nie pozwolili. Zresztą wszystkie gruntowne zmiany układu komunikacyjnego do tej pory się nie udały. Zawsze wywołują totalny protest mieszkańców, a bez tego nie da się zlikwidować tych stad. Ludzie są konserwatywni co do sposobu przemieszczania się po mieście.

Przywiązują się do przebiegu linii, nie lubią się przesiadać. A bez tych zmian nie da się zbudować systemu zobiektywizowanego pod kątem racjonalności komunikacji, jeśli nie poszatkuje się tych tras. Im dłuższa linia, tym na więcej zagrożeń jest narażona – korki, utrudnienia na drodze. I im więcej linii funkcjonuje, tym trudniej synchronizować je między sobą. Rozwiązaniem może być wprowadzanie tych zmian małymi krokami, a przede wszystkim szeroka promocja tych pomysłów wśród pasażerów.



MIELIŚMY DOŚĆ AMBITNY CEL STWORZENIA BILETU INTEGRACYJNEGO, KTÓRY WIĄZAŁBY WSZYSTKICH PRZEWOŹNIKÓW MIEJSKICH I PRYWATNYCH W JEDNĄ SIEĆ, DLA KTÓREJ PODSTAWĄ BYŁYBY BILETY ZTM. Z NASZEJ STRONY BYŁA WOLA STWORZENIA TAKIEGO BILETU, ALE NIE WSZYSCY UCZESTNICY KOMUNIKACJI W WARSZAWIE BYLI TYM ZAINTERESOWANI.

Czy warszawski ZTM był pierwszym takim rozwiązaniem w Polsce?
Praktycznie tak, przy czym formalnie pierwszy był MPK Białystok, który wydzielił taką jednostkę wiosną 1991 roku, ale z mniejszymi kompetencjami.

Czy rozwiązanie ZTM-owskie sprawdza się w innych polskich miastach?
Na pewno - jeżeli komunikacja miejska jest realizowana przez różny rodzaj transportu (tramwaj, autobus) - takie zarządzanie bardziej się „tłumaczy" i lepiej wykazać jego walory.

Jak Pan ocenia komunikację po tych 20 latach?
Zmieniła się, i nie chodzi tutaj o metro. Nastąpił jakościowy skok na nieprawdopodobną skalę.

Wcześniej dominowały autobusy Ikarus i Jelcz PR 110 oraz tramwaj 13 N – wysokopodłogowe, awaryjne i bez klimatyzacji. Nastąpiła radykalna wymiana autobusów i tramwajów. Obecny tabor ma to wszystko, co powinien mieć nowoczesny pojazd. Poprawił się standard podróżowania, obniżył poziom napełnienia komunikacji. Za sprawą wysokiego stopnia zmotoryzowania społeczeństwa jest mniejszy niż kilkanaście lat temu. Liczba pasażerów jednak wciąż rośnie.

Czy obecne oczekiwania pasażerów są inne wobec komunikacji?
Ludzie oczekują komunikacji sprawnej, punktualnej, wygodnej, a przede wszystkim odpowiadającej ich potrzebom.

Odpowiedzią miasta na te oczekiwania, zwłaszcza w sytuacji postępującego zagęszczenia ruchu jest budowa metra i nowych linii tramwajowych, wprowadzenie kompleksowego systemu biletowego w aglomeracji i integracji z koleją. Także budowa parkingów P+R wokół miasta, tworzenie buspasów oraz wprowadzanie wysokich opłat za parkowanie, po to, by zachęcić do korzystania z komunikacji miejskiej i uspokoić ruch w stolicy.

Jakie są najważniejsze wyzwania dla komunikacji miejskiej na najbliższe 20 lat?
W komunikacji autobusowej jest to napęd – hybrydowy lub elektryczny. Nie ma od tego odwrotu i prędzej czy później pójdziemy w tym kierunku. Szybkość wprowadzenia tych zmian zależy również od cen paliw. Zakończenie II i budowa III linii metra. Utworzenie warszawskiego związku aglomeracyjnego i w jego ramach kompleksowego systemu komunikacji miejskiej i kolejowej z elektronicznym, wspólnym biletem.

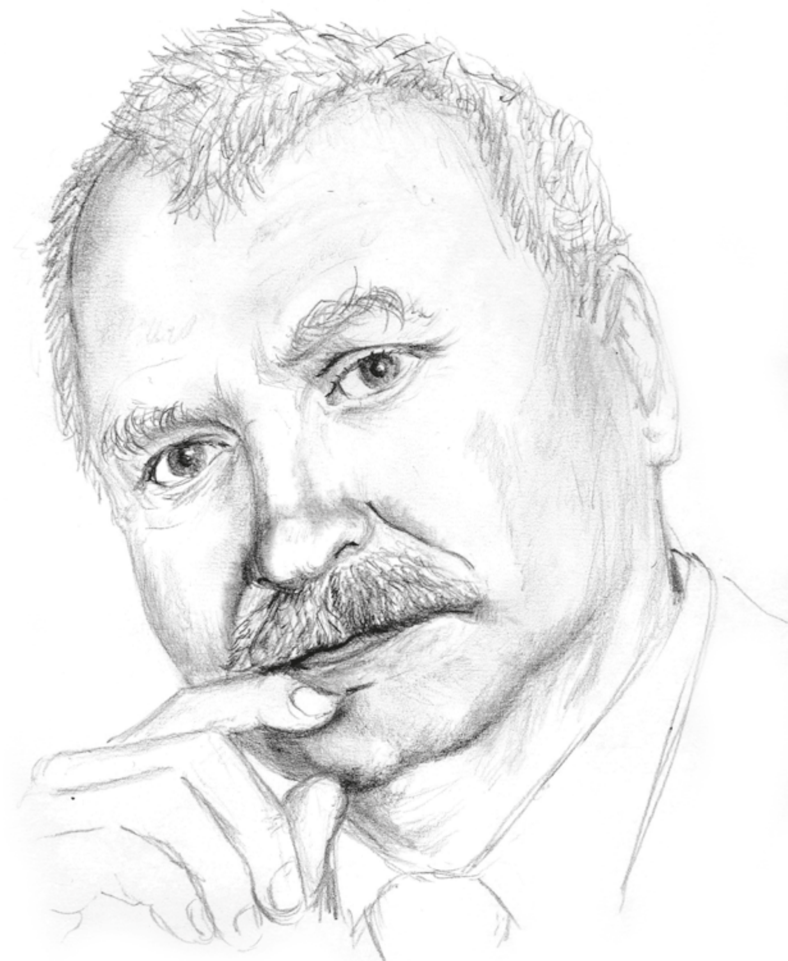
Kazimierz Kulig był dyrektorem ZTM od 1 listopada 1992 roku do 20 lutego 2000 roku.

PRIORYTETY DLA KOMUNIKACJI TO LEPSZE ŻYCIE MIESZKAŃCÓW

ROZMOWA Z LESZKIEM RUTĄ, OBECNYM DYREKTOREM ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO W WARSZAWIE

Panie Dyrektorze, czy jest Pan dumny z tego, że wprowadza Pan ZTM, który jest jednym z największych organizatorów transportu publicznego w Europie, w 20-lecie istnienia?

Oczywiście, że jestem! Tym bardziej, że za kilka dni (11 grudnia – red.) będę obchodził 5. rocznicę swojej pracy w ZTM. Być może nie mógłbym być dziś tak dumny z tego faktu, gdyby nie wsparcie władz Warszawy. Przez ten czas udało się przekonać władze do tego, że komunikacja jest jednym z najważniejszych elementów stanowiącym o jakości życia mieszkańców. Udało się przekonać władze do tego żeby komunikacja miała priorytety. Finansowe – co znajduje odzwierciedlenie w budżecie miasta czy w umowach wieloletnich z przewoźnikami, i priorytety w organizacji ruchu. Warto wspomnieć, że w ciągu kilku lat znacznie zwiększyła się długość buspasów na ulicach. Sukcesywnie wprowadzane są kolejne ułatwienia w ruchu, mimo licznych protestów, jak np. w przypadku zamknięcia dla samochodów Trasy W-Z.



Wróćmy może do początków Pana pracy w ZTM-ie. Przez wiele lat pracował Pan w kolejach. Zna Pan je „od podszewki". Ale czy nie obawiał się Pan wyzwania w postaci zarządzania nie tylko koleją, ale też siecią autobusową, tramwajową i metrem?

Obawiałem się trochę. Myślę, że każdy by się obawiał. Choć miałem doświadczenie w organizacji kolejowych przewozów pasażerskich to organizacja przewozów miejskich była dla mnie zupełnie nową rzeczą. ZTM działa wprawdzie na mniejszym terytorialnie obszarze, to jednak ma pod sobą całą gamę różnych środków transportu. Ma więcej, że tak powiem „środków wyrazu".

Zresztą to, że rozpocząłem pracę w ZTM, wynika m.in. z tego, że znalazłem się na zakręcie w swojej karierze zawodowej i postanowiłem spróbować czegoś nowego. Udzielałem się bardzo aktywnie w kampanii wyborczej Hanny Gronkiewicz-Waltz, kiedy ubiegała się po raz pierwszy o urząd prezydenta Warszawy. Byłem jednym z autorów jej programu komunikacyjnego. Naturalną więc rzeczą było to, że po wygranych wyborach pani prezydent zaproponowała mi objęcie stanowiska dyrektora ZTM żeby ten program realizować.

Na szczęście zastałem firmę dobrze zorganizowaną. Pewne rzeczy ułożyłem nieco inaczej, ale nie musiałem, jak 20 lat temu, budować jej od podstaw. A teraz mogę powiedzieć, że mój

ZASTAŁEM FIRMĘ DOBRZE ZORGANIZOWANĄ. PEWNE RZECZY UŁOŻYŁEM NIECO INACZEJ, ALE NIE MUSIAŁEM, JAK 20 LAT TEMU, BUDOWAĆ JEJ OD PODSTAW. A TERAZ MOGĘ POWIEDZIEĆ, ŻE MÓJ SUKCES TO RÓWNIEŻ I SUKCES MOICH PRACOWNIKÓW. BEZ NICH NIE DAŁBYM RADY.



sukces to również i sukces moich pracowników. Bez nich nie dałbym rady.

Jak Pan ocenia komunikację w Warszawie i w aglomeracji, w momencie gdy obejmował Pan stanowisko?
Jeżeli chodzi o samą Warszawę, to ta sieć była dobrze zorganizowana. Należało ją tylko nieco uporządkować i „posegregować" linie według znaczenia dla układu komunikacyjnego. Należało oddzielić linie i trasy strategiczne, mocno obciążone od linii mniej uczęszczanych, o charakterze socjalnym. I tak się stało.

Należało też stworzyć tzw. system naczyń połączonych, czyli ograniczyć dublowanie linii autobusowych z tramwajowymi czy metrem, stworzyć wygodne węzły przesiadkowe i przekonać pasażerów, że dzięki przesiadkom oszczędzą czas, a co za tym idzie także i pieniądze.

Co według Pana jest największym sukcesem ostatnich lat, takim prawdziwym kamieniem milowym warszawskiej komunikacji?
Myślę, że zdecydowanie Wspólny Bilet, który już wcześniej funkcjonował w pewnych okresach czasu i w ograniczonym zakresie, ale nam udało się go utrwalić i rozwinąć.

Obecnie, pomimo to, że nie ma wymogu ustawowego, udało się przekonać samorządy podwarszawskie do tego, że warto współfinansować to przedsięwzięcie, że to jest bardzo korzystne dla ich mieszkańców. Samorządy, które często są w trudnej sytuacji ekonomicznej, twierdzą, że jest to dla nich rozwiązanie drogie, ale doskonale zdają sobie sprawę z tego, że nie ma alternatywy dla zintegrowanego systemu transportu.

Komunikacja szynowa to „kręgosłup" komunikacji w aglomeracji. Dobrze się stało, że oprócz Wspólnego Biletu udało się stworzyć sieć lokalnych linii autobusowych, które dowożą pasażerów do pociągów. Spotkały się one nie tylko z zainteresowaniem ze strony podróżnych, ale i samorządów. To był strzał w dziesiątkę, dlatego ten system będziemy rozwijać.

Jakby Pan odniósł się do zarzutu, stawianego ZTM przez niektórych pasażerów, że ZTM zbyt dużą wagę przykłada do rozwoju komunikacji w aglomeracji, zapominając o Warszawie? Twierdzą oni, że niektóre rejony miasta są przez ZTM „osierocone".
Fakty mówią same za siebie! Priorytet ma komunikacja w Warszawie. Widać to chociażby po uruchamianych nowych liniach czy zwiększaniu częstotliwości kursowania już istniejących.

Z drugiej strony, należy bardzo mocno podkreślić, że cały układ komunikacyjny traktujemy jako całość. To jeden z moich sukcesów, że udało się nam „zlikwidować" sztuczne granice między Warszawą a otaczającymi ją miejscowościami. Nie mając narzędzi prawnych stworzyliśmy prawdziwą metropolię. Oczywiście w sensie układu komunikacyjnego. I wszyscy na tym korzystają.

Korzysta oczywiście również Warszawa. Dzięki temu, że dziesiątki, jeśli nie setki, tysięcy mieszkańców aglomeracji przesiadło się z własnego samochodu do komunikacji zbiorowej, to w Warszawie jest znacznie mniej samochodów.

Oczywiście są w Warszawie rejony, które trzeba objąć komunikacją, ale często na drodze do tego stają przeszkody urbanistyczne. W wielu miejscach są za wąskie ulice. Niejednokrotnie też projektanci osiedli mieszkaniowych nie przewidzieli miejsca dla autobusów. Mimo tych braków robimy wszystko, żeby nie było na mapie komunikacyjnych „białych plam".

A wracając do samorządów podwarszawskich – jak Pan ocenia współpracę z nimi i jak można by zachęcić tych samorządowców, którzy się wahają i mają wątpliwości, że warto inwestować w system zintegrowanego transportu?
Uważam, że współpraca jest bardzo dobra. Opiera się na partnerskich zasadach. Choć rozmowy niejednokrotnie są dość trudne. W końcu chodzi o pieniądze.

Samorządy mają bardzo dużo potrzeb, a wpływy do budżetu niejednokrotnie maleją. Włodarze gmin stają więc przed problemem koniecznych cięć. Sukcesem jednak jest to, że o cięciach w komunikacji myślą na samym końcu.



A nowe samorządy są niejednokrotnie „zmuszane" przez mieszkańców do wejścia do systemu komunikacyjnego. Klasycznym przykładem jest gmina Wieliszew, która jeszcze dwa lata temu nie miała żadnej komunikacji, a dziś rozwinęła sieć linii dowozowych i będzie ją jeszcze rozwijać.

Są samorządy, które się temu przyglądają, jak np. Serock, ale myślę, że z czasem i one, zamiast liczyć na „niewidzialną rękę rynku" zdecydują się na zorganizowanie komunikacji dowozowej do kolei lub węzłów przesiadkowych.

Jakie są według Pana najważniejsze kierunki działań na najbliższe miesiące, lata?

Bezwzględny priorytet ma i mieć będzie budowa II linii metra. Wszystkie działania będą podporządkowane tej inwestycji. Z jednej strony chodzi o prowadzenie tej inwestycji i nadzór nad nią. Z drugiej, musimy tak organizować komunikację, by złagodzić utrudnienia wynikające z budowy.

Oczywiście nie należy kończyć prac na odcinku centralnym, ale w kolejnej perspektywie finansowej skorzystać ze środków unijnych i zbudować całą II linię. Od zachodu na wschód. Dopiero wtedy to przyniesie efekt. Zresztą najlepszym dowodem na to, że miasto poważnie myśli o dokończeniu II linii jest ogłoszenie konkursu na projekt koncepcyjny kolejnych odcinków i stacji: zachodniego i północno-wschodniego.

Dodatkowym priorytetem będzie rozwój sieci tramwajowej – budowa tramwaju na Tarchomin, na Gocław czy do Wilanowa. Mam nadzieję, że w ciągu najbliższych kilku lat, korzystając ze środków unijnych, uda się je wybudować.

Marzy mi się również całkowita wymiana taboru tramwajowego na nowy, czyli powtórzenie tak dużego kontraktu, jak ten na zakup 186 tramwajów niskopodłogowych, w wyniku, którego na szyny wyjechały lubiane przez warszawiaków Swingi.

A jeśli chodzi o innowacje techniczne?

Chcemy wprowadzić na szeroką skalę dynamiczną informację pasażerską, taką jaka funkcjonuje obecnie na przystankach tramwajowych wzdłuż Alej Jerozolimskich. Chcemy by działała także, na początku w centrum Warszawy, również na przystankach autobusowych.

Myślę też o rozwoju nowoczesnych technik sprzedaży biletów. Zdecydowanie liczę na rozwój sieci sprzedaży przez Internet. A także na rozwój na większą skalę sieci automatów biletowych w pojazdach.

Łatwość dostępu do biletów jest jednym z elementów zachęcających do korzystania z komunikacji miejskiej.

Komunikacja miejska jest taką dziedziną, oprócz polityki i piłki nożnej, na której „każdy się zna". Każdy uważa, że potrafiłby komunikację zorganizować lepiej niż fachowcy.

OPINIE PASAŻERÓW SĄ DLA MNIE BARDZO WAŻNE. ZRESZTĄ NIE TYLKO DLA MNIE, ALE I DLA MOICH PRACOWNIKÓW. REGULARNIE ŚLEDZIMY FORA INTERNETOWE CZY INFORMACJE PRASOWE I BIERZEMY POD UWAGĘ ZAWARTE TAM GŁOSY PASAŻERÓW. ANALIZUJEMY RÓWNIEŻ, OCZYWIŚCIE, SYGNAŁY I POSTULATY PRZEKAZYWANE NAM TELEFONICZNIE I MAILOWO.

Przez to komunikacja jest bardzo często obiektem krytyki. Jak Pan sobie radzi z krytyką i jak ważne są dla Pana opinie pasażerów.

Opinie pasażerów są dla mnie bardzo ważne. Zresztą nie tylko dla mnie, ale i dla moich pracowników. Regularnie śledzimy fora internetowe czy informacje prasowe i bierzemy pod uwagę zawarte tam głosy pasażerów. Analizujemy również sygnały i postulaty przekazywane nam telefonicznie i mailowo.

Krytyki się nie boimy. I to nie tylko dlatego, że mamy dobre kontakty z mediami. Głównie dlatego, że przed wdrożeniem jakiegoś rozwiązania zawsze się do niego dobrze przygotowujemy i wszystko szczegółowo analizujemy. Dzięki temu uważam, że udaje nam się komunikację miejską organizować według rzeczywistych potrzeb.

Oczywiście zdajemy sobie sprawę z tego, że „zawsze można lepiej", i że każda, nawet najlepiej przygotowana, zmiana powoduje, że jest grupa niezadowolonych. Większość zmian, które wprowadzamy pasażerowie bardzo szybko „przyjmują" i się do nich przekonują. Dobrym przykładem jest likwidacja długich linii, w związku z budową II linii metra. Bemowo krytykowało, a dziś głosów krytyki nie ma. Wydaje się, że wszyscy zrozumieli, że było to w interesie pasażerów. Dzięki skróceniu linii, te które zostały kursują częściej i bardziej regularnie, bo omijają rejony, gdzie utknęłyby w korkach.

Czyli uważa Pan, że czasem warto dążyć do celu wbrew krytyce?

Jeśli decyzje są naprawdę dobrze przemyślane i mamy mocne argumenty, to tak. Chociaż, niestety czasem i to za mało. Przykładem jest Wawer, w którym dwukrotnie podchodziliśmy do reformy komunikacji. To jest dzielnica niesamowicie zróżnicowana. Jest dużo niskiej, willowej zabudowy i są też duże osiedla. Duże grupy mieszkańców mają sprzeczne wobec siebie interesy i potrzeby komunikacyjne. Część osób nie chce na swojej ulicy autobusów, bo cenią sobie spokój, ale jest też wielu młodych, dynamicznych ludzi, którzy chcieliby korzystać z komunikacji.

Mimo, że wydaje się nam, iż mamy w większości rację to pod wpływem głosów pasażerów nie wprowadzamy zmian. Część argumentów mieszkańców musieliśmy uznać.

W takiej sytuacji uważamy, że najlepszym, kompromisowym rozwiązaniem nie jest burzenie tego co jest, ale wprowadzenie niewielkich korekt i np. uruchamianie nowych połączeń.

Teraz pytanie, którego nikt nie lubi, czyli „co się Panu nie udało?". Nad czym jeszcze ZTM powinien popracować?

Bardzo żałuję, że nie udało się stworzyć stabilnego systemu współfinansowania połączeń w ramach Wspólnego Biletu oraz Szybkiej Kolei Miejskiej. Część samorządów podwarszawskich, niestety, „chowa głowę w piasek".

Jest to też problem, że koszty tak naprawdę w znaczącej większości ponoszą mieszkańcy gminy, na terenie, której znajduje się stacja kolejowa a do pociągów dojeżdżają też pasażerowie z gmin sąsiednich, które nie czują potrzeby ponoszenia z tego tytułu żadnych kosztów.

Obecnie, jak co roku o tej porze, mamy gorące dyskusje i negocjacje w sprawie dofinansowania. A tak być nie powinno. W dalszej perspektywie może to stanowić zagrożenie dla funkcjonowania Wspólnego Biletu i Szybkiej Kolei Miejskiej.

W Warszawie wiele było projektów i pomysłów, o których się przez wiele lat tylko mówiło, a mieszkańcy nie mogli się doczekać realizacji, jak np. budowa węzła przesiadkowego Ursus-Niedźwiadek czy nawet Wspólny Bilet. Panu się to udało. Jak to możliwe?

Bardzo ułatwiło mi to moje doświadczenie zawodowe, czyli praca na kolei. Mam w tym środowisku wiele bezpośrednich kontaktów. Mam ten komfort, że rozmawiając z prezesami i dyrektorami rozmawiam jednocześnie z przyjaciółmi.

To też zasługa ogromnego wsparcia ze strony władz Warszawy, zwłaszcza pani prezydent. Udało się ją do wielu rozwiązań przekonać i teraz to ona wręcz „wymusza" realizację wielu projektów. Dzięki temu udało się zrobić naprawdę dużo.



Zwłaszcza ten przystanek kolejowy Ursus-Niedźwiadek, jak i cały węzeł przesiadkowy tam, jest symbolem takiej wieloletniej niemocy. Śmieję się, że moment jego otwarcia powinien być dla mnie czasem przejścia na emeryturę. Uczyłem się o nim bowiem jeszcze na studiach.

Niestety nie zawsze, mimo najlepszych chęci, udaje się przełamać impas. Tak jest niestety w przypadku budowy tramwaju na Tarchomin. Mamy bardzo dobry projekt, inwestycja jest bardzo oczekiwana przez mieszkańców. A obecnie grupka osób, wykorzystując różne prawne nieścisłości, zablokowała inwestycję. To trochę deprymujące. Robimy jednak wszystko, by ten tramwaj wybudować. I on będzie wybudowany! Szkoda tylko, że nie w takim czasie, w jakim to zaplanowaliśmy. Trzeba jednak iść do przodu.

Jak Pan widzi ZTM i całą komunikację za 5 czy 10 lat?

Przełomem będzie oddanie całej II linii metra. Będziemy musieli sukcesywnie przebudować układ połączeń i podporządkować go temu najbardziej wydajnemu środkowi transportu. Na pewno będziemy starali się nadążać za dynamicznym rozwojem i rozbudową Warszawy oraz całej aglomeracji.

Mam nadzieję, że uda się także do tego czasu przyłączyć do systemu te gminy, które dzisiaj „stoją z boku" i rozbudować go.

II linia metra jest ogromną szansą na odzyskanie dużej ilości taboru, który będziemy mogli skierować w nowe rejony i poprawić funkcjonowanie systemu w aglomeracji warszawskiej.

Leszek Ruta jest dyrektorem ZTM od 11 grudnia 2006 roku.

MY Z ZTM-U, CZYLI MOJE 20 LAT – SUBIEKTYWNIE



wspomina Piotr Izdebski

CZAS POKAZAŁ, ŻE TO, CO POD KIERUNKIEM NASZYCH DYREKTORÓW WYPRACOWALIŚMY U ZARANIA ZARZĄDU, JAKO ROZWIĄZANIA INTUICYJNE, OBECNIE W STU PROCENTACH ODPOWIADA RÓWNIEŻ PRZEPISOM UNIJNYM I NIE STRACIWSZY AKTUALNOŚCI, STANOWI WZÓR DO NAŚLADOWANIA DLA ZARZĄDÓW TRANSPORTU W INNYCH MIASTACH POLSKI. A NAWET, PO PRZEPROWADZENIU SERII WARSZTATÓW W RAMACH UNIJNEGO PROGRAMU CAPRICE, ZOSTAŁO WYKORZYSTANE PRZY KONSTRUOWANIU KONTRAKTU PRZEWOZOWEGO W STOLICY RUMUNII, BUKARESZCIE.

„Dwadzieścia lat minęło, jak jeden dzień" – mimo, że parafraza tytułowej piosenki z popularnego telewizyjnego serialu zmieniła się w wyświechtany slogan powtarzany przy byle rocznicy, trzeba przyznać, że jej słowa niosą głębszą myśl. Kiedy poproszono mnie, jako jednego z „zarządowych weteranów" o kilka słów wspomnień, uświadomiłem sobie, że wiele z wydarzeń, dla nas niedawnych, „świeżych", dla wielu (szczególnie młodszych) kolegów, może być czystą abstrakcją.

DECYZJA, KTÓRA ZMIENIŁA NASZE ŻYCIE

Kiedy zimą 1991 roku dowiedzieliśmy się, że planowane są głębokie zmiany w organizacji warszawskiej komunikacji miejskiej, nie zastanawialiśmy się , czy i w jakim stopniu będą one miały wpływ na nasze życie. Piszę „my", bo muszę tu podkreślić, że z grupą kolegów do dziś pracujących w Zarządzie znamy się już sporo dłużej, niż sięga historia naszego obecnego pracodawcy. Zaczynaliśmy w różnych komórkach ówczesnych Miejskich Zakładów Komunikacyjnych – Dziale Rozwoju i Metra, Dziale Studiów i Techniki Ruchu i innych. Jednak od 2 listopada 1992 roku (pierwsza grupa) byliśmy, na zasadzie porozumienia zakładów pracy, przenoszeni do instytucji, która przejęta zadania MZK w zakresie organizacji pracy systemu transportu miejskiego.

NIEUSTAJĄCA BURZA MÓZGÓW

I zaczęła się dla nas nowa, szalenie interesująca praca, bo u boku dyrektora Kazimierza Kuliga i jego zastępców, Bogdana Batora – ds. przewozów i Leszka Nowaka – ds. ekonomicznych tworzyliśmy niemal od podstaw nową firmę. A pracy było w bród: należało ustanowić formalne zasady współpracy z przewoźnikiem, z innymi instytucjami miejskimi, a także zorganizować wewnętrzne życie Zarządu. Wtedy powstał efekt wielogodzinnych narad i nieustającej burzy mózgów: projekt porozumienia z Miejskimi Zakładami Komunikacyjnymi w sprawie zasad wykonywania przewozów i wynagradzania za nie przewoźnika. Porozumienie to, po modyfikacjach i wynegocjowaniu szczegółów poszczególnych części legło u podstaw Wieloletnich Umów, podpisanych 2-3 lata temu z obecnymi partnerami: MZA, TW, MW i SKM.

Czas pokazał, że to, co pod kierunkiem naszych dyrektorów wypracowaliśmy u zarania Zarządu, jako rozwiązania intuicyjne, obecnie w stu procentach odpowiada również przepisom unijnym i nie straciwszy aktualności, stanowi wzór do naśladowania dla zarządów transportu w innych miastach Polski. A nawet, po przeprowadzeniu serii warsztatów w ramach unijnego programu CAPRICE, zostało wykorzystane przy konstruowaniu kontraktu przewozowego w stolicy Rumunii, Bukareszcie.

Cała praca, dzięki otwartości naszych szefów, odbywała się w atmosferze niemal rodzinnej, sprzyjała temu wielkość firmy: raptem 3 czy 4 działy i parę sekcji oraz poczucie, że oto wspólnie robimy coś nowego.

Na przykład pomysł „szefie, a może byśmy na papier firmowy, przystanki

i bilety wprowadzili znaczek ZTM?" spotkał się z natychmiastową akceptacją. Oczywiście gros pracy to były poważne zagadnienia, typu „jaką przyjąć formułę nacisku na przewoźnika w celu stałej poprawy komfortu podróży" i tym podobne.

Czas płynął, Zarząd okrzepł, mimo powracających plotek, że „mają nas rozwiązać", formuła rozdziału funkcji przewoźnika i organizatora transportu sprawdziła się. ZTM-y powstawały w kolejnych miastach. A nasza praca była urozmaicona...

CO ŁĄCZY ZTM I NBP?

Jako ciekawostkę z pierwszych lat działalności, można przytoczyć fakt, że warszawski ZTM przyczynił się do szybszego, niż w innych miastach, powrotu do obiegu monet po denominacji w 1995 roku. W miesiąc po wprowadzeniu do obiegu nowego złotego zaszła konieczność wypłacenia pasażerom pewnych, drobnych kwot z tytułu zmiany cen biletów. Wtedy zorganizowano akcję wypłaty: delikwent, który zgłaszał się do kas przy Senatorskiej, musiał dać kasjerowi swoją wkładkę do biletu z naklejonym hologramem miesięcznym. Kasjer robił w hologramie dziurkę biurowym dziurkaczem do akt, kserował go i taki dokument, podpisany przez pasażera stanowił dowód dokonania wypłaty. Pasażer otrzymywał ją (o ile nie wyraził innej woli) w nowiutkich monetach 1-, 2-, i 5- złotowych. Aby zapewnić stały dopływ gotówki do kas, jeździliśmy bankowozami do banku na ulicy Nowogrodzkiej, by pod okiem uzbrojonych strażników przenieść do nich, na własnych ramionach, worki z monetami. Wory były ciężkie, ale do dziś zostały wspomnienia z tej historycznej emisji.



Takie ulotki to obecnie standard, ta z grudnia 1992 roku była jedną z pierwszych „w barwach" ZTM.

OD BIURKA Z TELEFONEM DO PORTALU GŁOSOWEGO

Mówiąc o rodzinnej atmosferze, mam na myśli także to, że zespół był niewielki. Mimo dużych zadań (na przykład organizacji objazdów na czas budowy metra w alei Niepodległości) pracownicy musieli podołać także nowym zadaniom. Taka infolinia – wtedy nazywało się to po prostu informacją telefoniczną ZTM, a całe „biuro" składało się z biurka z krzesłem, mapy Warszawy i aparatu telefonicznego z sekretarką, na której można było

Przewodnik „Którędy wejdziemy do metra?" przygotowywano metodami chałupniczymi. Znalazł się na nim znaczek ZTM (służył firmie 20 lat!), wyrysowany przez autora wspomnień niemal na serwetce.

ustawić zapowiedź brzmiącą w przybliżeniu tak: „Uprzejmie informujemy, że informacja ZTM jest czynna w dni powszednie, w godzinach 8-16". Tak! Godziny funkcjonowania były ściśle powiązane z pracą biura, bo rotacyjną obsadę stanowiska zapewniały koleżanki i koledzy pracujący normalnie przy organizacji sieci.

Trudno także obecnie uwierzyć, że za czasów MZK i w pierwszym okresie funkcjonowania ZTM, jedynym punktem dystrybucji biletów okresowych były kasy na Senatorskiej. (Co więcej, niegdyś bilety miesięczne można było uzyskać WYŁĄCZNIE za pośrednictwem zakładu pracy, jako świadczenie socjalne i tylko „panie z kadr" pobierały całymi arkuszami znaczki miesięczne – ale to już prehistoria).

METRO RUSZYŁO!

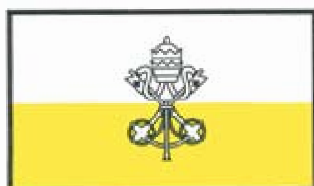
W roku 1995 miało miejsce historyczne dla warszawskiej komunikacji wydarzenie. Oto - po prawie 70 latach od powstania pierwszych planów i 12 latach budowy - ruszyły pociągi na pierwszym odcinku linii warszawskiego metra. Pociągi składały się z trzech wagonów i początkowo wcale nie były przepełnione. Zastanawialiśmy się z kolegami, czy podziemna kolej nie zostanie kosztownym gadżetem...

A propos metra, musimy tu zauważyć, że kiedy metro ruszało, nikomu się jeszcze w Warszawie nie śniło o Warszawskiej Karcie Miejskiej, biletach magnetycznych i automatycznych kasownikach. Przy wejściach do stacji na ścianach zainstalowano oklejone kolorową folią dechy z przykręconymi kasownikami typu „dziurkacz". Zasięg strefy biletowej wyznaczały żółte linie wyklejone na posadzkach taśmą, znaną obecnie z tymczasowego oznakowania ulic. Wejście za linię bez skasowanego biletu jednorazowego lub ważnego biletu okresowego traktowano jako jazdę bez biletu. Dopiero w roku 2001, wraz z wprowadzeniem Systemu Pobierania Opłat za Przejazd – mówiąc prościej „Monetela", przyszło nowe. Dla mnie było to także ciekawe doświadczenie, bo projektowałem szatę graficzną biletów w nowym systemie.



Takimi autobusami podróżowaliśmy podczas pielgrzymki Jana Pawła II w 1999 roku.

ORGANIZACJA KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W DNIACH WIZYTY OJCA ŚWIĘTEGO.





WARSZAWA 10 - 14 CZERWCA '99

WAŻNIEJSZE MIEJSCA SPOTKAŃ OJCA ŚWIĘTEGO Z WIERNYMI:

- modlitwa w intencji ofiar holocaustu - Umschlagplatz - ul. Stawki 11.06.99 godz. 16.30
- modlitwa przy pomniku Poległych i Pomordowanych na Wschodzie - ul. Muranowska - 11.06.99 godz. 17.30
- Uroczysta Msza Święta - Pl. Piłsudskiego - 13.06.99 godz. 10.00
- Liturgia Słowa - Katedra Św. Floriana - ul. Floriańska - 13.06.99 godz. 18.45

Dodatkowe kasy biletowe otwarte w dniu 13.06.99 :

TORWAR w godz. 5 - 10, ul. SENATORSKA w godz. 7 - 15,
ul. KRÓLEWSKA w godz. 12 - 15
WISŁOSTRADA / w okolicach mostu Gdańskiego / w godz. 5 - 10
Na liniach dodatkowych bilety okresowe zachowują ważność.
Opłata za przejazd jak na liniach miejskich.

Informacja telefoniczna ZTM czynna w godz. 7:00 - 22:00 w dniach 10 - 12.06.1999r. oraz w godz. 4:00 - 22:00 w dniu 13.06.1999r.



827 - 37 - 47 oraz dodatkowo **827 - 08 - 28**

Informacje zawarte w niniejszym opracowaniu mogą ulec zmianie na skutek nieprzewidzianych zakłóceń w ruchu.

Pewnie część pasażerów pamięta, że WKM nie została wprowadzona od razu – z początku bilety miesięczne i inne okresowe miały również formę kartonika z paskiem magnetycznym.

Wielkim przeżyciem dla nas, w ZTM była wizyta w Warszawie papieża Jana Pawła II w 1999 roku i organizacja obsługi mszy na placu marszalka Józefa Piłsudskiego, w której według informacji policji uczestniczyło około miliona wiernych. Wielki egzamin dla organizujących, ale przede wszystkim dla ZTM-owskiego nadzoru ruchu.

W czasie funkcjonowania Zarząd przyjmował coraz szerszy zakres zadań: inwestycje w dokończenie budowy I linii i przygotowanie II linii metra, współpraca z kolejnymi przewoźnikami: w 1995 roku metro, w 2005 Szybka Kolej Miejska i wyłaniani w przetargach przewoźnicy prywatni. Do „przerobienia" całej tej pracy potrzebni byli nowi pracownicy – i oczywiście nowe pomieszczenia, nowe siedziby. Sam przeprowadzałem się trzy razy – z Senatorskiej na Dzielną, potem z powrotem na Senatorską i wreszcie, kiedy na początku bieżącego roku skończyła się umowa najmu pomieszczeń w pałacu Błękitnym – z Senatorskiej do nowego biura na Żelaznej.

ŁZA SIĘ W OKU KRĘCI

„Dwadzieścia lat minęło, jak jeden dzień" – łza się w oku kręci, kiedy wspominam wspólnie spędzone godziny w biurze, ale także na wycieczkach do ośrodka w Rybitwach koło Pisza, organizowanych przez Spółdzielnię Usług Socjalnych, a raczej przez niespożytą panią Anię Wilczyńską. Patrzę wstecz i przypominają mi się dyskusje z Grzegorzem Dziemieszczykiem, Grzegorzem Gałęzowskim i Tomkiem Daszkiewiczem, rysowanie objazdów z Elą Muzyk, współpraca z wieloma osobami z Działu Biletów – paniami Jadzią Osytek, Haliną Ścieglińską, Władzią Miller, paniami Ewami: Świderską i Wawrowską z kadr i wieloma, wieloma innymi kolegami, z którymi miałem przyjemność przez ten czas pracować.

Serdecznie życzę wszystkim młodym pracownikom, aby na czterdziestolecie ZTM czuli to samo, co ja teraz.

CZAS NA „OSIEMNASTKĘ”

Biuletyn

Dział Organizacji Przewozów ZTM tel. 27 08 28

Nr 1. Warszawa, czerwiec 1994r. (dane na 31 maja)

CZĘŚĆ I ORGANIZACJA KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ

1. PRZEWOŹNICY ZTM

przewoźnik	liczba linii (oznaczenia linii)	liczba wozów w szczycie (w dzień powszedni)	miesięczna rozkładowa liczba wozokm płatnych
Miejskie Zakłady Autobusowe (A+Tb)	152+1	1293+25=1318	8 302 527,647
Tramwaje Warszawskie	26	316+334=650	3 674 471,736
AKPOL sp. z o.o.	2 (117 i 803)	13	72 119,311
TANDEM	1 (132)	2	15 598,854
Krzysztof Jakimiak	1 (133)	2	13 382,994
Andrzej Klatka	1 (152)	2	22 495,680
TRANS-WAR	1 (373)	2	7 795,700
RAPID s.c.	1 (712)	2	16 543,963
Grzegorz Grzelak	1 (805)	3	10 394,406

2. LINIE KOMUNIKACYJNE ZTM

rodzaj linii	liczba	długość [m]		
		średnia	minimalna	maksymalna
tramwajowe stałe	24	15198,96	"13" - 10605	"2" - 21363
okresowe	2	12864,00	"41" - 7483	"42" - 18245
tramwaje razem	26	15019,35	"41" - 7483	"2" - 21363
trolejbusowa dzienna	1	12372	-	-
autobusowe zwykłe				
stałe	82	13277,41	"113" - 3319	"122" - 25238
okresowe	9	12111,44	"301" - 7625	"384" - 19993
przyśpieszone				
stałe	25	17909,64	"501" - 10036	"518" - 26721
okresowe	13	16439,54	"460" - 9011	"408" - 26041
ekspresowe	4	17732,25	"E-3" - 15251	"E-2" - 21416
podmiejskie				
stałe	21	16343,00	"706" - 6300	"710" - 24921
okresowe	5	17022,60	"803" - 9658	"802" - 25920
AirportCity	1	22480	-	-
autobusy razem	160	14880,82	"113" - 3319	"518" - 26721
linie nocne autobusowe	11	28445,36	"606" - 18181	"605" - 35317
trolejbusowa	1	12372	-	-
ŁĄCZNIE	199	13942,05	"113" - 3319	"605" - 35317

Biuletyn ZTM Nr 1/94 str. 1

ZTM MA JUŻ 20 LAT A WEWNĘTRZNY BIULETYN DLA PRACOWNIKÓW, ZAWIERAJĄCY UNIKALNE DANE O STOŁECZNEJ KOMUNIKACJI, W CZERWCU PRZYSZŁEGO ROKU OSIĄGNIE PEŁNOLETNIOŚĆ.

Z pewnością nie każdy miłośnik komunikacji wie o tym, że ZTM oprócz sztandarowego magazynu **iZTM** wydaje również wewnętrzną gazetkę, zwaną Biuletynem, przeznaczoną dla pracowników. Pismo nie zawiera artykułów tylko przydatne zestawienia dotyczące przewoźników, linii, długości wszystkich tras i linii, wprowadzanych zmian, liczby wozów, skarg i wniosków oraz sprzedaży biletów. Miesięcznik „wychodzi” regularnie już od kilkunastu lat, najpierw w wersji papierowej, a następnie elektronicznej.

Przez kilkanaście lat przygotowywał go Dział Organizacji Przewozów, później ten obowiązek przejął Dział Rozwoju Transportu. O tym, jak dynamicznie zmieniała się komunikacja w ciągu tych lat świadczy najlepiej sama objętość biuletynu, który na początku liczył zaledwie pięć stron. Najnowsze numery mają już od 34 do 40 stron i zawierają różnego rodzaju dane.

Pierwszy numeru Biuletynu trafił do pracowników ZTM w czerwcu 1994 roku. Dziś zapraszamy naszych Czytelników do lektury zawartych w nim danych i nietypowej podróży w czasie – do czasów sprzed powstania metra, kiedy po stołecznych ulicach jeździł trolejbus i ponad 20 linii tramwajowych, a niektóre linie obsługiwały prywatne firmy o sugestywnych, dynamicznych nazwach, jak „TRANS-WAR” czy RAPID.

Jak zatem wyglądała komunikacja w 1994 roku? Według danych z 31 maja warszawiacy mieli do dyspozycji 160 linii autobusowych i 26 linii tramwajowych. Największym przewoźnikiem autobusowym były oczywiście Miejskie Zakłady Autobusowe, które odpowiadały za 153 linie. Dwie linie (117 i 803) obsługiwała firma AKPOL a po jednej firmy TANDEM (132), Grzegorz Grzelak (805), Krzysztof Jakimiak (133), Andrzej Klatka (152), TRANS-WAR 9373) i RAPID (712).

Codziennie na ulice Warszawy wyjeżdżało 91 autobusowych linii zwykłych (82 stałe i 9 okresowych), 38 przyspieszonych, 4 ekspresowe i 26 podmiejskich. Jeździła również linia na lotnisko – Airport City i 11 linii nocnych. Funkcjonowała linia trolejbuso-

DZIAŁ ROZWOJU TRANSPORTU
TEL. 459 41 75



Nr 5 (205) Warszawa, maj 2011 r. (stan na koniec miesiąca).

CZĘSC I ORGANIZACJA KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ

1. LINIE KOMUNIKACYJNE ZTM

rodzaj linii		oznaczenia	liczba linii	średnia długość [m]	dług. minimalna [m]		dług. maksymalna [m]	
tramwajowe		1 - 49	23	14 206	„44"	4859	„4"	19053
metro		Metro	1	23 100	-		-	
kolejowe		SKM	3	30 478	„S-9"	23330	„S-1"	43460
autobusowe zwykłe	stałe,	100 - 199	92	14 944	„196"	2637	„125"	27262
		200– 299	21	7 899	„212"	3231	„213"	18882
	okresowe,	300 - 399	17	10 186	„394"	2262	„305"	23097
autobusowe przyśpieszone	okresowe,	400 - 499	11	14 258	„426"	4889	„401"	28021
	stałe,	500 - 599	22	18 288	„500"	8976	„503"	29463
autobusowe podmiejskie	stałe,	700 - 799	40	19 605	„706"	7418	„720"	32960
	okresowe,	800 - 899	7	14 839	„812"	5534	„800"	20707
autobusowe specjalne i zastępcze		900 – 999 / Z	2	2 663	„Z-2"	2463	„Z-1"	2844
autobusowe ekspresowe,		E-1 - E-9	3	14 841	„E-4"	10235	„E-2"	22074
autobusowe nocne		N01- N95	41	19 859	„N38"	8827	„N03"	33794
tramwajowe dzienne razem			23	14 206	„44"	4859	„4"	19053
autobusowe dzienne razem			215	14 935	„394"	2262	„720"	32960
łącznie			283	15 783	„394"	2262	„S-1"	43460
linie lokalne		L	10	15 033	„L11"	2165	„L-1"	29168

2. CHARAKTERYSTYKA LINII

rodzaj linii		oznaczenia	średnia odległość międzyprzystankowa [m]	Udział % przyst. NŻ	średnie prędkości [km/h]			
					komunikacyjna		eksploatacyjna	
					DP	DS	DP	DS
tramwajowe		1 - 49	449	–	17,4	18,3	14,0	14,0
metro		Metro	1 155	–	33,8	33,8	30,2	30,2
kolej		SKM-S1	2 070	–	37,4	37,4	25,3	25,3
		SKM-S2	2 465	–	41,2	41,8	24,7	25,0
		S9	2 333	–	40,2	40,1	19,4	18,9
autobusowe zwykłe	stałe,	100 - 199	505	24,55%	20,8	22,6	15,6	16,8
		200 - 299	486	32,46%	21,2	22,5	14,4	15,1
	okresowe,	300 - 399	525	29,94%	21,8	30,5	16,5	16,7
autobusowe przyśpieszone	okresowe,	400 - 499	889	14,29%	24,3	25,7	18,1	17,7
	stałe,	500 - 599	813	10,91%	23,6	25,9	17,5	19,7
autobusowe podmiejskie	stałe,	700 - 799	687	61,21%	27,5	29,3	20,2	20,5
	okresowe,	800 - 899	781	58,03%	26,2	–	20,2	–
autobusy specjalne i zastępcze		900 – 999/ Z	425	4,00%	13,1	15,2	6,9	6,6
autobusowe ekspresowe,		E-1 - E-9	1 680	1,89%	32,7	–	22,6	–
autobusowe nocne		N01 - N95	538	95,20%	30,4	–	24,5	–
linie lokalne		L	818	92,55%	29,6	28,0	18,7	17,0

Wyłącznie do użytku służbowego.
Bez prawa do rozpowszechniania.
Biuletyn 5/2011 Strona 1

wa (dzienna i nocna) oraz 26 linii tramwajowych (24 stałe i 2 okresowe).

W szczycie do ich obsługi kierowano 1319 autobusów i i 650 tramwajów a w święto, odpowiednio – 551 i 292 wozów.

W tamtych, zamierzchłych czasach, sprzed „korków", tramwaje jeździły ze średnią prędkością 19,74 km/godz., trolejbus – 24,5 km/godz. w dzień (i 31,63 km/godz. w nocy), a autobusy z prędkością 25 km/godz..

W czerwcu 1994 roku do ZTM wpłynęło 25 skarg na przewoźników, z czego 21 dotyczyło autobusów, a 4 – tramwajów. Skierowano 21 skarg na kontrolerów i 29 wniosków dotyczących układu komunikacyjnego.

A jak wyglądała komunikacja po siedemnastu latach, w maju 2011 roku? Warszawiacy i mieszkańcy podwarszawskich miejscowości mają do dyspozycji metro o długości ponad 23 km, 23 linie tramwajowe, trzy linie SKM, 215 autobusowych linii dziennych i 41 nocnych oraz 10 lokalnych linii autobusowych.

Na ulice w czasie szczytu wyjeżdża 789 wagonów tramwajowych, 192 wagony metra i 1584 autobusów. Linie obsługują Miejskie Zakłady Autobusowe, Tramwaje Warszawskie, Metro Warszawskie, Szybka Kolej Miejska i ajenci – PKS Grodzisk mazowiecki, ITS Michalczewski, Mobili, MK-2, PKS warszawa i Europa-Express.

Tabor jest systematycznie unowocześniany i dostosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych. Niskopodłogowce stanowią 82,39 proc. autobusów wyjeżdżających na ulice w porze porannego szczytu (w weekendy to już 100 proc.). Do przewozu osób niepełnosprawnych jest przystosowanych 16,38 proc. tramwajów, zaś w 100 proc. metro oraz SKM.

Średnia prędkość komunikacyjna autobusów w dzień powszedni wynosi obecnie 22,26 km/godz., a w świąteczny - 23,6 km/godz.. Tramwaje jeżdżą z prędkością 17,4 km/godz. w dzień powszedni i 18,35 km/godz. w dzień świąteczny.

Pasażerowie mają do swojej dyspozycji dziesięć parkingów P+R (na ponad 2,5 tys. miejsc), gdzie mogą zostawić auta i przesiąść się do komunikacji.

OD 12 LAT „SERCE" ZTM BIJE NA DZIELNEJ

W SOBOTĘ, 4 GRUDNIA 1999 ROKU ,PION PRZEWOZÓW OPUŚCIŁ PAŁAC BŁĘKITNY I Z SENATORSKIEJ PRZEPROWADZIŁ SIĘ NA DZIELNĄ 78. I TAM, W PONIEDZIAŁEK 6 GRUDNIA ROZPOCZĄŁ NOWY ETAP. SĄ TAM DO DZISIAJ. CHOCIAŻ WIELU ZMIENIŁO „STOŁKI", NADAL SĄ WIERNI FIRMIE. A PRZY DZIELNEJ NADAL PRACUJE DZIAŁ ORGANIZACJI PRZEWOZÓW I DZIAŁ NADZORU PRZEWOZÓW. TUTAJ „BIJE SERCE" KOMUNIKACJI, A NAD JEGO PRAWIDŁOWYM DZIAŁANIEM CZUWA DYREKTOR ANDRZEJ FRANKÓW.
W AMATORSKIEJ RELACJI POKAZUJEMY, JAK TO WYGLĄDAŁO PRZED 12 LATY...































NOWOCZESNA KOMUNIKACJA – TO MY!

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO W WARSZAWIE, OD 1992 ROKU ORGANIZUJE I NADZORUJE KOMUNIKACJĘ MIEJSKĄ W AGLOMERACJI WARSZAWSKIEJ. ZAPEWNIAMY PRZEJAZDY MIESZKAŃCOM BLISKO DWUMILIONOWEJ STOLICY ORAZ ŁĄCZYMY Z „CENTRUM" 29 OŚCIENNYCH GMIN. JESTEŚMY CZŁONKIEM EUROPEJSKIEGO STOWARZYSZENIA METROPOLITARNYCH ZARZĄDÓW TRANSPORTU (EMTA).



KAŻDEGO DNIA PASAŻEROWIE ODBYWAJĄ OK. 2,5 MILIONA PRZEJAZDÓW ŚRODKAMI KOMUNIKACJI PUBLICZNEJ. REGULARNIE Z TRANSPORTU PUBLICZNEGO KORZYSTA DWÓCH NA TRZECH MIESZKAŃCÓW WARSZAWY.

System warszawskiej komunikacji miejskiej należy do największych w Europie. Obejmuje ponad tysiąc kilometrów tras autobusowych i 125 kilometrów tramwajowych szyn. Codziennie na ulice miasta wyjeżdża półtora tysiąca autobusów, ok. 400 tramwajów i ponad 30 pociągów metra. Uzupełnieniem sieci komunikacji miejskiej jest transport kolejowy. Podróżni mogą korzystać ze Wspólnego Biletu ZTM - KM - WKD, honorowanego przez przewoźników kolejowych.

Każdego dnia pasażerowie odbywają ok. 2,5 miliona przejazdów środkami komunikacji publicznej. Regularnie z transportu publicznego korzysta dwóch na trzech mieszkańców Warszawy. Dlatego też miasto prowadzi konsekwentną politykę uprzywilejowania komunikacji zbiorowej. Sprawdzonym sposobem na przyspieszenie podróżowania jest rozwijanie sieci buspasów. W Warszawie wytyczono dotychczas pasy dla komunikacji o łącznej długości ponad 40 kilometrów (łącznie z torowiskiem tramwajowo-autobusowym na Trasie W-Z). Buspasy, także tymczasowe, pozwalają szybko i sprawnie poruszać się po stolicy w czasie budowy centralnego odcinka II linii metra - tym, którzy wybrali komunikację miejską.

Wygodną przesiadkę z samochodu do komunikacji zapewniają parkingi „Parkuj i Jedź", zlokalizowane przy stacjach metra, liniach kolejowych i tramwajowych. Obecnie działa 10 obiektów systemu P+R. Niebawem zakończy się budowa dwóch kolejnych – w Wawrze i Ursusie Niedźwiadku. Parkingi w Rembertowie i Wesołej są projektowane. Docelowo system P+R będzie liczył ok. 30 obiektów.

Zwiększa się zasięg połączeń komunikacyjnych. We współpracy z samo-



rządami podwarszawskich gmin są uruchamiane lokalne linie, dowożące pasażerów do przystanków kolejowych i regularnych linii ZTM. Zapewniają szybkie połączenie obszarów podmiejskich ze stolicą. I niedrogie, bo w :"eLkach" obowiązuje Wspólny Bilet.

Warszawa stawia na szybki i ekologiczny transport szynowy. Oprócz budowy metra, systematycznie jest remontowana sieć tramwajowa. Planowane są nowe trasy i połączenia. Trwają przygotowania do budowy linii tramwajowej na Tarchomin i łącznika wzdłuż ul. Powstańców Śląskich na Bemowie. ZTM wspólnie z Tramwajami Warszawskimi i innymi miejskimi instytucjami, działa na rzecz uprzywilejowania komunikacji szynowej, jednak nadanie tramwajom priorytetu w sygnalizacji świetlnej wymaga działań rozważnych, poprzedzonych wnikliwymi analizami.

Z ulic systematycznie wycofywane są najstarsze i najbardziej wyeksploatowane autobusy. Kupowane przez firmy przewozowe nowe pojazdy, zgodnie z wytycznymi ZTM, oferują najwyższy komfort podróży i bezpieczeństwa - są niskopodłogowe, klimatyzowane i wyposażone w monitoring. Są także ekologiczne - spełniają najwyższe normy dotyczące emisji spalin. Miejskie Zakłady Autobusowe, w ciągu ostatnich pięciu lat kupiły prawie 700 pojazdów. Dodając zakupy prywatnych przewoźników, na ulice wyjechało ponad tysiąc nowych autobusów.

Zmienia się tabor tramwajowy. Trwa dostawa 186 nowoczesnych, niskopodłogowych i klimatyzowanych tramwajów Pesa 120 Na. Dostawa składów ma zakończyć się dopiero w 2013 roku, jednak zdecydowana większość z nich wyjedzie na szyny wcześniej. Do mistrzostw EURO 2012 do Warszawy dotrze 120 „Swingów". Dzięki temu z torów



zniknął najbardziej wysłużone składy.

Rozwijana jest sieć Szybkiej Miejskiej Kolei. Pasażerowie mają do dyspozycji trzy linie, a w 2012 roku zaplanowano uruchomienie połączenia do Lotniska Chopina. Spółka Szybka Kolej Miejska modernizuje tabor. W tym roku na szyny wyjechało 13 pociągów Pesa 27WE „Elf". Wcześniej linię S-2 wzmocniły 4 nowe składy Newag 19WE. W przyszłym roku 6 pociągów zostanie wyleasingowanych. Na liniach SKM już nie kursują wysłużone składy EN57.

Jednym z priorytetów ZTM jest zapewnienie szerokiej dostępności biletów. Obecnie można je kupić w ponad 1300 punktów sprzedaży detalicznej. Wszystkie bilety znajdujące się w taryfie, można kupić w działających przez całą dobę automatach biletowych. Jest ich coraz więcej, już prawie 300, nie tylko w stolicy, ale i w podwarszawskich miejscowościach. Pasażerowie mogą płacić za przejazdy przy pomocy telefonu komórkowego – do wyboru mają trzy usługi. Dzięki usłudze e-WKM imienne bilety długookresowe oraz bilet seniora można opłacić także w Internecie, a następnie samodzielnie zakodować w specjalnych urządzeniach, dostępnych na terenie Warszawy.



Zarząd Transportu Miejskiego systematycznie podejmuje działania, zapewniające dostosowanie środków komunikacji miejskiej do potrzeb osób niepełnosprawnych. Obecnie 82 procent autobusów kursujących w dni powszednie, w godzinach szczytu oraz wszystkie wyjeżdżające na trasy w soboty, niedziele i święta - to pojazdy niskopodłogowe. Nowe pojazdy są wyposażone w system głosowej i wizualnej informacji pasażerskiej. Przyciski do otwierania drzwi oznaczono napisami alfabetem Braille'a. Wjazd wózkiem inwalidzkim do niskopodłogowych autobusów, tramwajów i pociągów SKM ułatwiają specjalne platformy. Dodatkowym udogodnieniem w autobusach jest tzw. opcja „przyklęku", dzięki której kierowca może przechylić autobus, zmniejszając różnicę pomiędzy progiem a krawężnikiem.

W ZTM wiele uwagi poświęcamy działaniom edukacyjnym, skierowanym do pasażerów w każdym wieku. Kampanie społeczne zachęcają warszawiaków do wyboru ekologicznego transportu zbiorowego w codziennych podróżach po mieście, do reagowania na przypadki wandalizmu i chuligaństwa w pojazdach komunikacji, czy pomagania współpasażerom – kobietom w ciąży, osobom niepełnosprawnym i starszym. Bardzo ważnym zadaniem jest edukacja najmłodszych. Dzięki akcji „ABC Bezpieczeństwa" – na lekcjach w szkołach oraz z wydawnictw, opracowanych przez ZTM, dzieci uczą się, jak bezpiecznie poruszać się po mieście, prawidłowo zachowywać się na przystankach i w pojazdach. Zachęcamy do kulturalnego podróżowania i... łączymy kulturę z komunikacją - organizujemy wystawy w Parku Sztuki Młociny, partnerujemy wydarzeniom i wspierajmy ciekawe artystyczne inicjatywy.

KOLEJNY ROK ZA NAMI

CZY KTOŚ Z WAS JECHAŁ KIEDYŚ W WAKACJE ZABYTKOWYM TRAMWAJEM I SŁUCHAŁ PRZEWODNIKA? A MOŻE BRAŁ UDZIAŁ W NOCY MUZEÓW I PRZEJECHAŁ SIĘ HISTORYCZNYM OGÓRKIEM? ALBO POJAWIŁ SIĘ NA DNIACH TRANSPORTU PUBLICZNEGO I DOWIEDZIAŁ SIĘ CZEGOŚ O KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ? TE WYDARZENIA ORAZ WIELE INNYCH WSPÓŁORGANIZOWAŁ KLUB MIŁOŚNIKÓW KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W WARSZAWIE.

Ponad trzydzieści lat stowarzyszenie promuje stołeczny transport publiczny, dbając o jego historię, wyszukując zabytkowe pojazdy. W tym wydaniu iZTM postaramy się zaprezentować wszystkie tegoroczne akcje, w których brał udział bądź współorganizował Klub.

Rok 2011 rozpoczął się od naszego udziału w XIX finale Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy. Podczas przejazdów tramwajami, zabytkowymi i współczesnymi, wolontariusze z Klubu zebrali 13 655 zł i 82 gr, czyli więcej niż rok wcześniej. W akcję zaangażowanych było ponad 20 osób.



Podczas XIX finału WOŚP kubowi wolontariusze zbierali pieniądze w tramwajach.

Miesiąc później, miłośnicy komunikacji, którzy regularnie odwiedzają klubową stronę internetową bardzo się zdziwili. Do Warszawy powrócił „knypek", czyli krótki niskopodłogowy Ikarus 405, oznaczony numerem taborowym 6454, który w latach 1994-2002 był eksploatowany w stolicy. Początkowo na linii AIRPORT CITY, a potem na liniach lokalnych typu 312 czy 308. Ikarusik jest protoplastą współczesnych autobusów małej pojemności (Autosan Solina, Jelcz Libero i Solaris Alpino), które obsługują liczne linie o niewielkich potokach pasażerskich, które masowo rozwinęły się w ostatnich trzech latach. Także w lutym, we współpracy z wydawcą gazety z modelami pojazdów rodem z PRL-u, Klub przygotował model jelcza-ogórka z numerem taborowym 1983.

W kwietniu rozpoczęły się kolejne prace przy zabytkowych wozach. Na początku miesiąca Ikarus 280, oznaczony numerem taborowym 2600, został dopuszczony do ruchu. Oznacza to, że przegubowy Ikarus bez przeszkód może wozić wszystkich chętnych. Kilkanaście dni później, na stronie klubowej zaprezentowane zostały nowe zdjęcia podmiejskiej wersji „ogórka" – mianowicie „Drohiczyna", po zakończonym remoncie. Trwał od lipca ub. roku. Wymienione zostało całe poszycie boczne oraz dachowe, oczyszczone i zakonserwowane lub też wymienione zostały elementy podwozia i szkieletu, zmienił się także odcień niebieskiego lakieru. Wewnątrz pojawiły się nowe laminaty i wykładzina podłogowa, zaś na oknach zawisły nowe zasłonki „z epoki". Ostatnim przedsięwzięciem w kwietniu była współorganizacja, z Zarządem Transportu Miejskiego i Tramwajami Warszawskimi, linii wielkanocnej obsługiwanej zabytkowymi tramwajami.

Pierwszym majowym wydarzeniem stało się uruchomienie „Ekotramwaju". Pracownicy spółki Tramwaje Warszawskie oraz miłośnicy komunikacji w zielonym tramwaju typu 102N, zwanym popularnie „kanciakiem", zbierali zużyte baterie. Każdy, kto przyniósł baterię otrzymywał kupon na roślinkę, który można było wymienić podczas warszawskich dni recyklingu.



Ikarus 405 powrócił na teren stołecznej zajezdni.

Najważniejszym majowym wydarzeniem były jednak – organizowane od kilku lat - Zlot Ogórków i Noc Muzeów, której w tym roku patronowała Maria Skłodowska-Curie. Już po raz szósty na placu Bankowym można było zobaczyć trzynaście zabytkowych autobusów z Polski i zagranicy. Wystawiona została niemal cała kolekcja zabytkowych pojazdów KMKM - przed publicznością debiutowały Ikarus 280 #2600 i „drohiczyński" Jelcz 043 #8081, który niedawno wrócił błyszczący z gruntownego remontu. Zlot zwieńczyła efektowna parada zabytków przez miasto. Kilka godzin później autobusy ponownie wyruszyły na plac, aby ze swoimi młodszymi kolegami obsługiwać specjalnie stworzone linie muzealne. Od 19.00 do 1.00 w nocy z placu Bankowego regularnie odjeżdżały zabytkowe pojazdy na linii A, prowadzącej przez Muzeum Powstania Warszawskiego do placu Narutowicza. Tam znajdowało się „Muzeum na szynach", czyli wystawa starych tramwajów. Od członków Klubu można było dowiedzieć się mnóstwa ciekawych informacji na temat danego wagonu i jego historii.

Tuż po Nocy Muzeów nastąpił długo wyczekiwany dzień. 18 maja 2011 roku odbył się załadunek na lawetę autobusu Chausson AH48. O godzinie 8.25 pojazd wyruszył pod Częstochowę do zakładu naprawczego. Oznacza to, że najstarszy historyczny pojazd KMKM doczeka się remontu! Klubowicze twierdzą, że już podczas przyszłej Nocy Muzeów będzie prawdziwą gwiazdą.

Aby nieco odpocząć po trudach, kilku naszych klubowiczów w końcu maja udało się do czeskiej miejscowości Lešany, aby zobaczyć jak wygląda zlot autobusów RTO (są to poprzednicy naszych „ogórków"). Również w maju, w niemieckim mieście Löbau odbył się II zlot autobusów marki Ikarus. Nasz Klub był reprezentowany przez kilkudziesięciu członków oraz Ikarusa 411.08, który zdobył II miejsce w konkursie na najlepszy wóz. Jednocześnie była to wielka próba tego autobusu, który praktycznie bez żadnej usterki przejechał kilkaset kilometrów.

Czerwiec rozpoczął się od wspólnego świętowania w zabytkowych tramwajach Dnia Dziecka. Każdy mały podróżny mógł liczyć nie tylko na bilet pamiątkowy, ale także na coś słodkiego ☺. Już po raz szesnasty w wakacje, a dokład-



Ikarus 411 podczas zlotu autobusów RTO w Czechach zdobył II miejsce na najlepszy wóz.



Ikarus 411 podczas zlotu Ikarusów w Niemczech cieszył się ogromnym zainteresowaniem nie tylko wśród miłośników komunikacji, ale również wśród mieszkańców.

nie 2 lipca, wystartowała zabytkowa linia turystyczna „T", w której służbę konduktorską pełnili oraz opowiadali o stolicy członkowie Klubu Miłośników Komunikacji Miejskiej. Linia kursowała w każdy weekend oraz święto.

Tydzień później w zajezdni „Ostrobramska", gdzie stacjonują zabytkowe pojazdy pojawił się kolejny żółto-kremowy pojazd. Jest to autobus Ikarus-Zemun IK-160P, pochodzący z PKS Przasnysz. Jeden z ostatnich, jeśli nie ostatni sprawny pojazd tego typu. Autobusy były produkowane w latach 1983-1989 w Jelczańskich Zakładach Samochodowych, we współpracy z jugosłowiańską firmą Ikarus (obecnie Ikarbus – niezależną od węgierskiej firmy o tej samej nazwie). Zemuny były przeznaczone dla przedsiębiorstw PKS, trafiały jednak także do komunikacji miejskiej **(więcej o klubowym Zemunie przeczytacie Państwo w październikowym wydaniu iZTM, dostępnym w archiwum)**.

Oprócz zachowywania zabytkowych pojazdów Klub dba także o pamięć o osobach, które walczyły, np. podczas Powstania Warszawskiego. Warto pamiętać, że to z tramwajów budowano barykady. 1 sierpnia uruchomiona została linia tramwajowa „W", kursująca od pl. Starynkiewicza przez Muzeum Powstania Warszawskiego do Cm. Wolskiego. O godzinie 17.00 zabytki zjechały się na przystanek przy Muzeum by oddać hołd bohaterom stolicy.

W połowie sierpnia klubowicze udali się na Sraz historických vozidel w miejscowości Kolín. Stowarzyszenie było reprezentowane przez autobus Jelcz 043, zwany popularnie „Drohiczynem" **(relację z tego wydarzenia znajdziecie Państwo we wrześniowym wydaniu iZTM)**.

Wrzesień przyniósł dwie ważne imprezy. Pierwszą z nich były Dni Transportu Publicznego. Po raz dziesiąty klubowicze, wspólnie z Zarządem Transportu Miejskiego oraz spółkami komunikacyjnymi, przekonywali warszawiaków, jak ważna jest idea promocji transportu zbiorowego. Podczas dnia miejskiego wręczono nagrody zasłużonym w propagowaniu idei komunikacji zbiorowej. Wszyscy chętni mogli dowiedzieć się o postępach prac przy renowacji autobusu marki Chausson, w specjalnie zorganizowanym punkcie informacyjnym.

Kilka dni później Klub uczestniczył w zupełnie nowym przedsięwzięciu. Była nim „I wystawa IGKM Autobusów Zabytkowych", która została zorganizowana podczas Międzynarodowych Targów Komunikacyjnych TRANSEXPO. Zgromadzone w jednej z hal kieleckich targów historyczne pojazdy zrobiły furorę wśród odwiedzających. Oprócz naszych autobusów, zaprezentowano autobusy: Ikarus 260, "drohiczyński" Jelcz 043, San H-100B (przyjechał z Poznania, gdzie stacjonował przez ostatni czas), Jelcz MEX 272 z Krakowa oraz Jelcz 043 z Poznania. Po raz pierwszy zaprezentowany został najnowszy nabytek KMKM - Jelcz PR110, czyli popularna "peerka". Pojazd ratowany jest wspólnie z MPK Kraków, w którym będzie jego garaż.



I wystawa zabytkowych autobusów, zorganizowana przez IGKM, podczas targów TRANSEXPO, była doskonałą okazją do prezentacji taboru i dokonań KMKM.

Dużym zainteresowaniem cieszyła się wystawa modeli z kolekcji członków KMKM. Każdy mógł zabrać ulotki, gazetki i pozostałe gadżety (magnesy, smycze czy reprint mapy Warszawy z 1885 roku), dostarczone przez Klub, Izbę Gospodarczą Komunikacji Miejskiej i spółki komunikacyjne: MZA Warszawa, MPK Kraków i MPK Poznań. Specjalnie na targi przygotowana została ulotka "Kim są miłośnicy komunikacji?", która przybliża pasję i cele działania stowarzyszeń sympatyków transportu. Kto zajrzał za autobusy, trafił na okolicznościowe plansze, na których miejskie spółki promowały transport zbiorowy, a Klub - swoją działalność.

W ostatnim dniu września reprezentacja KMKM została zaproszona do parlamentru na spotkanie dotyczące promocji transportu zbiorowego.

Październik „przyniósł" organizację imprezy Koordynatorzy Konduktorom. Jest to wewnętrzna impreza Stowarzyszenia, podczas której koordynatorzy linii turystycznych dziękują wszystkim klubowiczom, którzy pełnili służby konduktorskie podczas specjalnych linii obsługiwanych taborem zabytkowym. Również w październiku wystartowały spotkania tematyczne. Na spotkania klubowe są zapraszani prelegenci, którzy przedstawiają prezentacje na różne tematy, np. priorytety dla tramwajów czy też historię kolei wąskotorowych.

W dzień 11 listopada klubowicze także świętowali odzyskanie przez Polskę niepodległości. Wspólnie z Muzeum Historii Polski uruchomione zostały dwie linie zabytkowe. Tramwajowa kursowała od placu Narutowicza do Metra Marymont, natomiast autobusowa od placu Teatralnego do Belwederu.

Ostatni miesiąc w roku należy tradycyjnie do dwóch linii. Pierwsza z nich kursowała 4 grudnia. W środku na grzeczne dzieci czekał Mikołaj z workiem pełnym słodkości. Druga linia będzie kursować 26 grudnia, tam także nie zabraknie drobnych upominków dla najmłodszych.

Zapraszamy zatem do częstego odwiedzania strony internetowej:
www.kmkm.waw.pl

Życzymy także wielu sukcesów w nadchodzącym Nowym Roku 2012!


@
iztm
miesięcznik Zarządu Transportu Miejskiego